65 ANOS NA PISTA

Comemoramos nosso aniversário contando a história do automóvel no Brasil, registrada em capas e modelos que marcaram épocas

QUATRO RODAS

65 ANOS

ESPECIAL

MELHOR COMPRA

Já imaginou um carro nacional com um farol que custa R$ 8.000? Um modelo básico com revisões mais caras que as de sua versão completa? O mercado está cheio de situações assim, como revela nossa pesquisa, que apontou as melhores compras, em 31 categorias

Abril 75

ANO 66 EDIÇÃO 796 AGOSTO 2025 R$ 29,90

ISSN 977-0033590007-7 00796

WWW.QUATRORODAS.COM.BR

QUE SUSTO!

Acompanhamos ao vivo o CRASH do Chevrolet Tracker

RENAULT BOREAL

Ainda vai chegar. Mas que esse SUV é bonito, isso ele é

FIAT TITANO

A picape mudou radicalmente. E foi para melhor

ZEEKR X

Eis o mais barato SUV da marca premium chinesa

ines249

Nova Kia Carnival.

Estilo de SUV, espaço de minivan
e alma de sala de estar.

Movement that inspires

ines249

Nova Kia Carnival. Sua família viajando sempre de primeira classe.

Amplo espaço e conforto para 8 ocupantes, com configuração versátil dos assentos removíveis e rotativos. Capacidade extra para bagagens no porta-malas de 627 L, com acionamento elétrico, além da praticidade das portas laterais corrediças elétricas.

Saiba mais em: kia.com.br/carnival

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

SUMÁRIO

Edição 796 | Agosto 2025 | www.quatrorodas.com.br

FORD MAVERICK BLACK

32 Ela chega atualizada, com novas versões, equipamentos e preços mais parelhos com os da concorrência

FIAT CRONOS

36 Sedã passou por uma reestilização, para continuar agradando, mesmo depois da aposentadoria do Argo

ALPINE A290 GTS

40 Derivado do novo Renault 5, esse esportivo compacto elétrico lembra os carros de rali da marca: ficou estiloso e divertido de dirigir

FIAT TITANO RANCH

44 Quem te viu, quem te vê. Esqueça aquela picape média que entregava menos que as rivais do mercado

ZEEKR X

48 Diferente dos ocidentais e dos conterrâneos, o X tem estilo, conteúdo e custa menos que os outros SUVs da marca

MELHOR COMPRA 2025

52 Pequisa que analisa os carros nos mínimos detalhes, este ano, aponta as melhores opções de compra em 31 categorias

SEÇÕES

08 Carta ao Leitor | **10** Viva-Voz | **18** Via Expressa | **31** Testes | **98** Clássicos
100 Longa Duração | **104** Auto-Serviço | **116** Tabela | **120** Opinião | **122** Top Ten

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

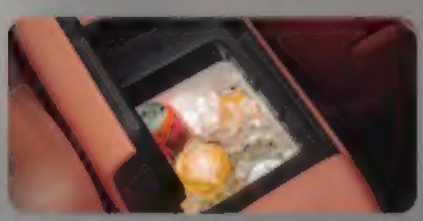
GAC

AION V

ELEITO DESTAQUE DO ANO
PELA REVISTA QUATRO RODAS.

MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS
2025
DESTAQUE DO ANO

QUEM DIRIGE SE APAIXONA.
QUEM É ESPECIALISTA EM CARRO, TAMBÉM.



THERMOVAULT
Aqueça, resfrie ou congele alimentos e bebidas de -15°C a 50°C, com controle via app.

ASSENTOS DIANTEIROS COM MASSAGEM
Massagem em 8 pontos, bancos aquecidos revestidos em material premium sustentável.

AGENDE UM
TECH DRIVE
e surpreenda-se.
gacgroup.com

ines249

MUITOS PRÊMIOS E UMA CERTEZA: OS MELHORES HÍBRIDOS SÃO DA GWM.

TANK 300
MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS
2025
HÍBRIDOS ACIMA DE R$ 300.000

Tank 300

20

MELHOR COMPRA 2023
MELHOR COMPRA 2023
MELHOR COMPRA 2024
MELHOR COMPRA 2024

2023 2024 2025

ines249

25

HAVAL H6 PHEV19
MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS
2025
HÍBRIDOS ATÉ R$ 300.000

Haval H6
PHEV 19

Paz no trânsito começa por você.

Faça o test drive em uma das 104 concessionárias e descubra o porquê da GWM ter os melhores híbridos do Brasil.

GWM

ines249

De agosto de 1960 até hoje, QUATRO RODAS noticiou os principais lançamentos no Brasil e no mundo

65 E CONTANDO...

Todo mundo tem uma história com QUATRO RODAS. Esse mote usado pelas marcas há mais tempo no país, como Chevrolet e Volkswagen, também serve para nós. Afinal, a história de QR se confunde com a do automóvel no Brasil. Quando a revista chegou, já havia indústria por aqui, mas ainda era iniciativa incipiente. Oficialmente, a indústria nasceu apenas quatro anos antes de QUATRO RODAS e a revista surgiu justamente com o propósito de acompanhar as notícias dessa atividade nascente, informando os leitores (que já eram muitos porque carro sempre foi uma paixão dos brasileiros), trazendo reportagens diversas sobre os lançamentos aqui e no exterior, dicas de manutenção, condições das ruas e segurança, além de turismo, que foi um dos pilares da pauta, naqueles tempos, dando origem ao *Guia Quatro Rodas* e também à revista *Viagem & Turismo*.

Neste mês, QUATRO RODAS comemora 65 anos e, para marcar a data, esta edição traz uma matéria que reconta a história da indústria guiada por sete capas. Das primeiras fábricas até a transição tecnológica atual, o texto relembra as principais passagens da indústria, acompanhando a evolução do país (com flashes sobre os movimentos da revista nesses cenários). Para acompanhar essa trajetória, mostramos também 14 carros, dois por década, que ilustram essa jornada.

Agosto é mês de festa e também da pesquisa Melhor Compra, estudo que existe desde 2021, nesse formato – antes, fazíamos reportagens com esse tema, mas não havia periodicidade definida. O guia Melhor Compra aponta as melhores opções do mercado, segundo a opinião de nossa equipe, levando em conta as impressões que esses veículos nos causaram, quando avaliados, e também dados objetivos como rendimento, equipamentos e custos de manutenção, seguro, desvalorização etc.

Para completar, preparamos um pacote de reportagens que vai do teste do novo Fiat Cronos ao Zeekr X, passando pelas apresentações de Renault Boreal e do novo Chevrolet Tracker, e uma matéria especial sobre crash-test, ensaio que acompanhamos ao vivo, para relembrar a capa da edição de novembro de 2000, quando QR bateu quatro carros sem dó nem piedade (mas seguindo as normas técnicas).

Espero que você goste e siga compartilhando histórias conosco. Sessenta e cinco anos depois, nós seguimos com o mesmo entusiasmo.

Paulo Campo Grande
Diretor de redação
pcg@abril.com.br

FOTOS REPRODUÇÃO

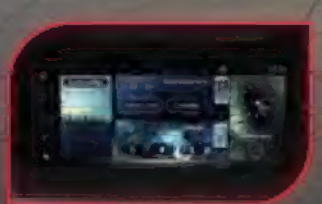
ines249

NOVO
NISSAN
KICKS

ATTITUDE TO DISRUPT

NISSAN

PORTA-MALAS
DE 470 L



MULTIMÍDIA
DE 12,3"

VERSÕES A PARTIR DE
R$: 159.990,00

FAÇA UM TEST DRIVE.

IBAMA PROFISSIONAL HOMOLOGADO

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

SAIBA MAIS EM NISSAN.COM.BR/NOVO-KICKS
Imagens ilustrativas. Consulte versões e configuração disponíveis no site.

Bônus promocional de R$ 5.000,00 (cinco mil reais) aplicado como desconto, válido de 3/7/2025 até 5/8/2025 ou enquanto durarem os estoques de 50 unidades, na aquisição do veículo Novo NISSAN KICKS SENSE, ano/modelo 25/26, 0 km, pintura sólida, em concessionárias Nissan do Brasil. Essas condições NÃO são válidas para a compra na modalidade vendas diretas (frotas, táxis, locadoras, produtores rurais, PCDs ou outras que se enquadrem na modalidade vendas diretas). Financiamento pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor) através do BANCO RCI BRASIL S.A., CNPJ/MF nº 62.307.848/0001-15. Condições válidas para pessoa física, exceto para aquisição na modalidade de venda direta (exemplos: taxistas, produtores rurais e pessoas portadoras de deficiência física que optarem por descontos e benefícios exclusivos), para o veículo Novo Nissan Kicks Sense, ano/modelo 25/26, 0 km, pintura sólida, de 3/7/2025 até 5/8/2025. Preço público sugerido em reais, válido para todo o território nacional (consulte a concessionária para mais informações) ou enquanto durar o estoque de 50 veículos. Preço à vista a partir de R$ 159.990,00 já com bônus aplicado, ou financiado nas seguintes condições: 70,00% de entrada (R$ 111.993,00), mais saldo financiado em 18 parcelas fixas de R$ 2.807,90. Taxa de juro de 0,00% (a.m) e taxa de juro de 0,00% (a.a). Tarifa de cadastro de R$ 949,00, mais despesas com registro de contrato no valor de R$ 350,00 referente ao Estado do PR (variando conforme estado), mais impostos (IOF) de R$ 1.245,06. Custo Efetivo Total de 0,26% (a.m) e 3,21% (a.a). Valor total do bem: R$ 162.535,20. Frete incluso. Crédito sujeito a análise e aprovação de cadastro. É reservada à ofertante a correção de eventuais erros de redação dos termos da oferta. Para mais informações, consulte uma Concessionária Nissan. O valor indicado corresponde ao preço público sugerido do Novo Nissan Kicks Sense, ano/modelo 25/26, 0 km, na cor sólida Preto. O veículo na cor Branco Diamond possui preço público sugerido a partir de R$ 162.140,00. Consulte versões e configurações disponíveis no site nissan.com.br ou em uma concessionária Nissan de sua preferência.

ines249

> *Os chineses não estão brincando...*
>
> ***Márcio Menezes,***
> ***via YouTube***

GAC

Que espetacular (Hyptec SSR)! Isso só prova que elétrico tem emoção, mesmo sem o barulho de um motor a combustão! Na minha opinião, poderiam ter caprichado mais no layout do painel de instrumentos, ficou parecido com uma caixinha de som, até as alças remetem a isso.
Enock Santos,
via YouTube

JEEP AVENGER

Foi um "oásis" ler a reportagem sobre o novo Jeep, o Avenger, elétrico. As linhas do DNA da marca estão lá e fogem da enxurrada de mesmice das linhas chinesas. Se vier, talvez devore parte dos cerca de 5.000 Renegade vendidos ao mês, se o preço não for tão alto.
Ivan Cláudio Pereira Borges,
São Paulo (SP)

FORD EVEREST

Feliz demais em saber da possível vinda do Ford Everest ao Brasil, será um concorrente de peso para Toyota SW4 e o ótimo e estável Trailblazer, mas com motor Ecoboost moderno e mais potente que os oferecidos pelos rivais veteranos. Torço para que o Everest venha logo para o Brasil.
Felipe José dos Reis,
São Gonçalo do Rio Abaixo (MG)

NISSAN KICKS

Confesso que o tamanho desse carro me desagradou. Ficou muito grande para o meu gosto. O tamanho do anterior era ideal. Isso sem contar, é claro, com o aumento considerável no preço.
Jhonrock,
via YouTube

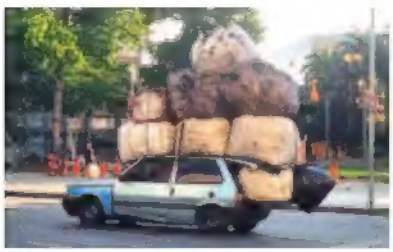
Nas primeiras duas versões, acho que está alinhado com o mercado. As duas últimas acho mais difícil vender. Se fossem com o 1.3T, ficariam parelhos com o HR-V turbo e Creta 1.6T.
André Albuquerque,
via YouTube

TIGGO 7 PHEV

Carro muito tecnológico, econômico e confortável!!! Comecei com o 7 Sport, pretendo ficar uns dois anos com ele, o carro é maravilhoso e com um custo/benefício sem igual, e se atender as minhas expectativas, minha próxima aquisição será um PHEV!
Maria SM,
via YouTube

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! - 4RODAS.ABRIL@ATLEITOR.COM.BR



FORÇA ANORMAL

Só a fé – na complacência da fiscalização, na resistência do carro, na ausência de ventos laterais e rede elétrica – explica.
Ícaro Cascelli, Rio de Janeiro (RJ)

GENERAL LEE

Sai o Dodge Charge 1969, estrela da série de TV *Os Gatões*, dos anos 1980, entra o GWM Tank 300. A inspiração é a mesma.
Heroi Vicente, São Paulo (SP)

EXPERIMENTO AERODINÂMICO

O teto de tecido aumenta a resistência. Mas aquele avanço da telha além do para-brisa pode atrapalhar na busca do melhor Cx.
Marcelo Tuleski, Curitiba (PR)

Shell V-Power

Performance que v-ocê sente

V-ai de Shell V-Power

ALL NEW
TRITON
MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS
2025
PICAPES MÉDIAS ATÉ R$ 250.000
4X4
É MITSUBISHI

ELEITA A MELHOR COMPRA DE 2025 NA CATEGORIA PICAPES MÉDIAS ATÉ R$ 250 MIL

No ano em que a revista Quatro Rodas completa 65 anos, a picape Agromonstra, da Mitsubishi, fica em 1º lugar na avaliação que considera testes de pista, nível de equipamentos, [illegible] o prêmio de ***MELHOR COMPRA DE 2025*** na categoria **Picapes Médias até R$ 250 mil.** Um reconhecimento que reforça nosso compromisso de entregar sempre o melhor em segurança e qualidade quando o assunto é 4x4.

WWW.NOVATRITON.COM.BR

MITSUBISHI MOTORS

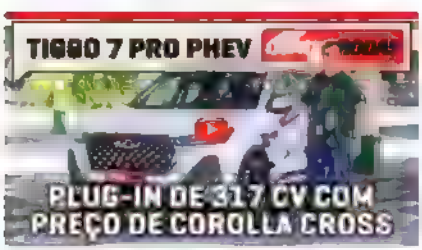
ines249

Estes foram os conteúdos mais vistos em nossas redes sociais no último mês

QUATRORODAS.COM.BR

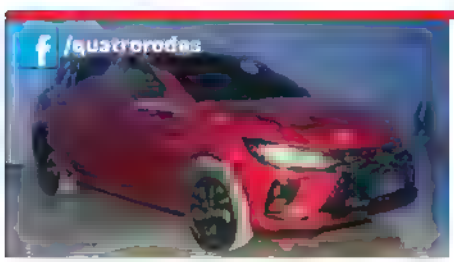
/quatrorodas @quatro_rodas /quatro_rodas @quatrorodas @quatro_rodas

Fiat Titano 2026 fica tão rápida quanto uma Toro e estável como uma S10



Caoa Chery Tiggo 7 Pro PHEV é híbrido plug-in a preço de Corolla Cross. Vale a pena?

O tão esperado SUV médio da Renault foi apresentado oficialmente, mas suas vendas só começam no último trimestre de 2025. O modelo é maior que rivais como Compass, Taos e Corolla Cross, oferece mais espaço para bagagens e ocupantes e é bem equipado: traz até Google nativo na central multimídia de última geração. Confira!



Mudou para melhor

Correia banhada a óleo e para-choque que raspa deixaram de ser um problema no novo Onix, que ganha ainda motor com injeção

FIAT PANDA: notícia falsa diz que a Fiat terá carro abaixo de R$ 30 000 ainda este ano. Pensa um pouco: como pode, se um scooter Honda ADV 160 custa R$ 24 534?

REGRAS CLARAS

O governo federal anunciou novas medidas para a indústria automotiva nacional, como o IPI Verde e o Programa Carro Sustentável. Em ambos os casos, a intenção é estimular produção e venda de veículos mais baratos e menos poluentes. Do IPI Verde, que faz parte do programa Mover, os modelos terão reduções ou aumentos de IPI de acordo com critérios definidos. Já o carro sustentável zera o imposto para os modelos que emitirem menos de 83 g de CO_2/km; tiverem mais de 80% de materiais recicláveis se forem fabricados no Brasil (soldagem, pintura, fabricação do motor e montagem final)

FOTOS: FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

APRESENTADO POR

Instituto Combustível Legal

Eles podem danificar o motor, provocar acidentes graves e gerar prejuízos significativos; veja como identificar e evitar esse problema

INSTITUTO COMBUSTÍVEL LEGAL ALERTA: *LUBRIFICANTES ADULTERADOS CAUSAM PERDAS DE ATÉ 12 MIL REAIS E COLOCAM SUA SEGURANÇA EM RISCO*

Você sabia que, a cada dez lubrificantes vendidos no Brasil, um é adulterado e pode causar sérios danos ao motor do seu carro? O conserto pode custar entre 2 000 e 12 000 reais. O alerta é do Instituto Combustível Legal (ICL), que identificou os primeiros casos desse tipo de fraude no mercado em 2023.

Segundo Carlo Faccio, diretor executivo do ICL, há três formas mais comuns de adulteração: a ausência de aditivos essenciais, o uso de óleo base reciclado de forma inadequada e a diluição com substâncias inertes.

Essas práticas podem causar a formação de borra, capaz de entupir dutos, danificar pistões e comprometer todo o sistema. A presença de água e ácidos, por sua vez, pode corroer peças internas, como mancais e virabrequim. Em casos mais graves, a obstrução do sistema pode gerar superaquecimento, danificar a bomba d'água e a junta do cabeçote, levando à quebra da correia dentada e até o travamento completo do motor.

Os sintomas começam a aparecer dias após a troca: perda de potência, aumento no consumo de combustível e de óleo, ruídos estranhos e temperatura acima do normal. O que fazer diante desses sinais? "Evite usar o veículo e procure uma oficina de confiança", orienta Faccio. "Se confirmada a relação com o lubrificante, é necessário substituir o produto completamente, incluindo o filtro, e fazer uma limpeza preventiva caso haja suspeita de borra."

MAIS QUE PREJUÍZO FINANCEIRO — RISCO À VIDA

O problema vai além do bolso. Lubrificantes adulterados também representam risco à segurança do motorista e passageiros. O travamento do motor em alta velocidade ou a perda de potência em situações críticas — como ultrapassagens ou subidas — podem causar acidentes graves.

Por isso, atenção redobrada na hora da troca. Desconfie de preços muito abaixo do mercado e evite compras em canais informais. Sempre adquira o produto em revendas oficiais. Verifique se a embalagem está lacrada e se o rótulo contém nome e CNPJ do fabricante, lote de fabricação e o selo de aprovação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). No site do ICL, há instruções detalhadas para ajudar a identificar se o produto é autêntico.

NOTA FISCAL É ESSENCIAL

Exija e guarde a nota fiscal. Ela comprova a origem da compra e garante seus direitos como consumidor. O site do ICL também oferece um canal de denúncias, além de orientações sobre como agir caso haja suspeita de fraude, em parceria com fabricantes e órgãos reguladores.

TECNOLOGIA A FAVOR DO CONSUMIDOR

Como resposta aos desafios causados pela adulteração, a indústria tem investido no desenvolvimento de lubrificantes de nova geração. Esses produtos contam com aditivos que aumentam a durabilidade de peças críticas e permitem intervalos maiores entre as trocas — o que pode representar uma economia de até 10 000 reais em reparos evitáveis, como a troca de correias, a remoção de borra e retíficas parciais.

ines249

Além de lindo, é rápido:
mal começou a ser vendido e já é a melhor compra do ano
Chegou o Volkswagen Tera. O novo ícone para sua nova era
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

ines249

MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS
2025
GRANDE VENCEDOR
MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS
2025
NVW2T25

ines249

KICKS REPLAY

Novo SUV de entrada da Nissan (Kait) usará o antigo Kicks como base para brigar contra os compactos Kardian, Pulse e Tera – POR GUILHERME FONTANA

Passado o lançamento da nova geração do Kicks, a Nissan já tem pronto seu próximo modelo – com grande possibilidade de chegar ainda em 2025. Trata-se de um "novo" modelo feito para disputar espaço com VW Tera, Renault Kardian e Fiat Pulse, no segmento de entrada dos SUVs.

As aspas na palavra "novo", algumas linhas antes, não estão ali por acaso. Apesar de um visual inédito, possíveis inovações mecânicas e um nome ainda desconhecido (deverá ser Kait, segundo nossas fontes), esse SUV será derivado do Kicks Play (ou seja, o modelo da antiga geração do Kicks). Isso pode ser percebido nas imagens feitas do protótipo camuflado, gentilmente cedidas pela página Placa Verde (@

FOTOS PLACA VERDE

ines249

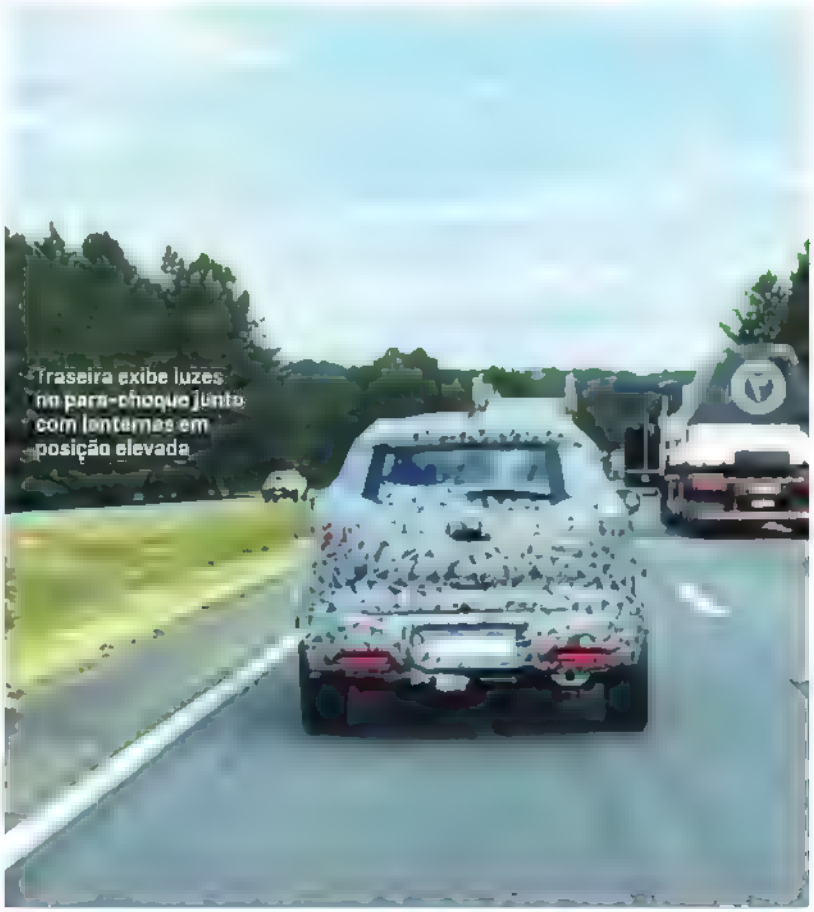
SEGREDO
O QUE VEM POR A

placaverde, no Instagram). É possível ver as mesmas linhas laterais do Kicks, como os formatos de portas e janelas, além das maçanetas, em posição mais alta nas portas traseiras. O para-choque traseiro também parece ter o mesmo recorte visto há quase dez anos. Ou seja, o parentesco vai muito além do usual compartilhamento de plataforma.

Porém, é certo que faróis e lanternas passarão por um profundo redesenho para se alinhar à nova identidade visual da Nissan – até onde a estrutura mais antiga permitir. Em função da base ser mais antiga, não se sabe também até onde a tecnologia poderá avançar na oferta de equipamentos de segurança, por exemplo (e se ele acompanhará a concorrência). O Kicks Play tem, atualmente, alerta de colisão com frenagem automática de emergência como único sistema de auxílio à condução (ADAS). O interior do Kait poderá ser atualizado, com quadro de instrumentos digital, multimídia com Android Auto e Apple CarPlay, recursos tecnicamente mais fáceis de serem instalados.

Permanece em segredo a parte mecânica. Mas há duas possibilidades: a primeira, e mais provável, é a de que ele mantenha o 1.6 flex aspirado de 113 cv e 15,2 kgfm, com o câmbio automático do tipo CVT. A segunda hipótese é a de que ele ganhe o motor 1.0 turbo de 125 cv do novo Kicks e do Kardian, bem como o câmbio automático de dupla embreagem.

O Kait pode substituir o Kicks Play, pois deverá se posicionar na mesma faixa de preços (que atualmente vai de R$ 117.990 a R$ 148 090), onde estão os rivais. Mas ainda não conseguimos confirmar qual será a estratégia da Nissan.

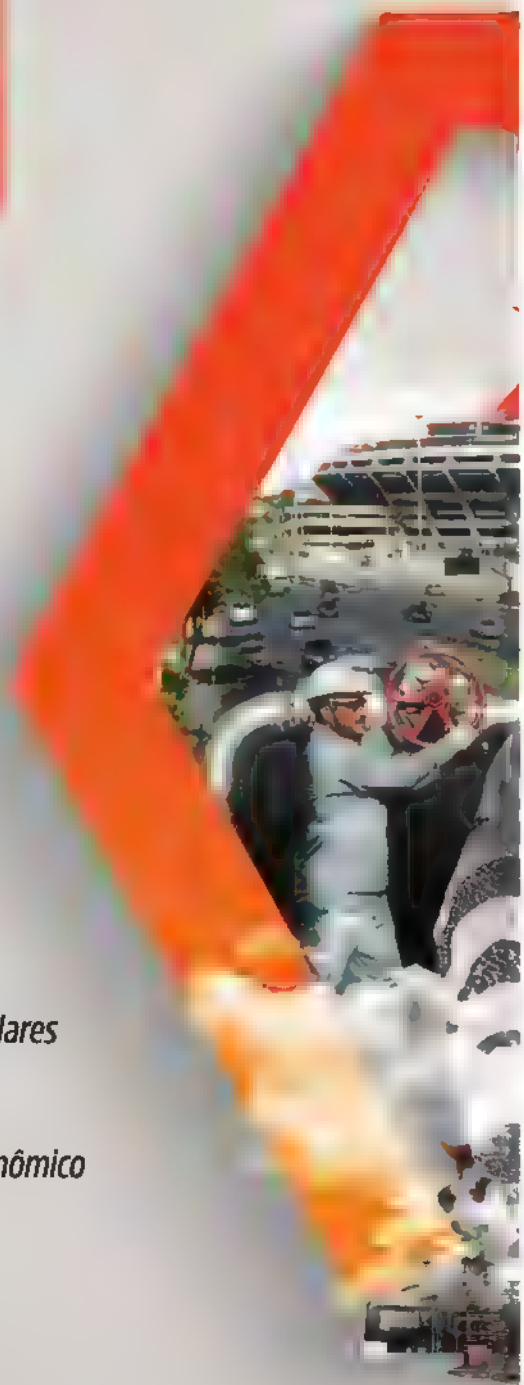


Traseira exibe luzes no para-choque junto com lanternas em posição elevada

Estaria cumprida a missão do Kicks Play como alternativa de entrada ao novo Kicks?

ines249

COMBUSTÍVEL QUE PULSA NO CORAÇÃO CARIOCA

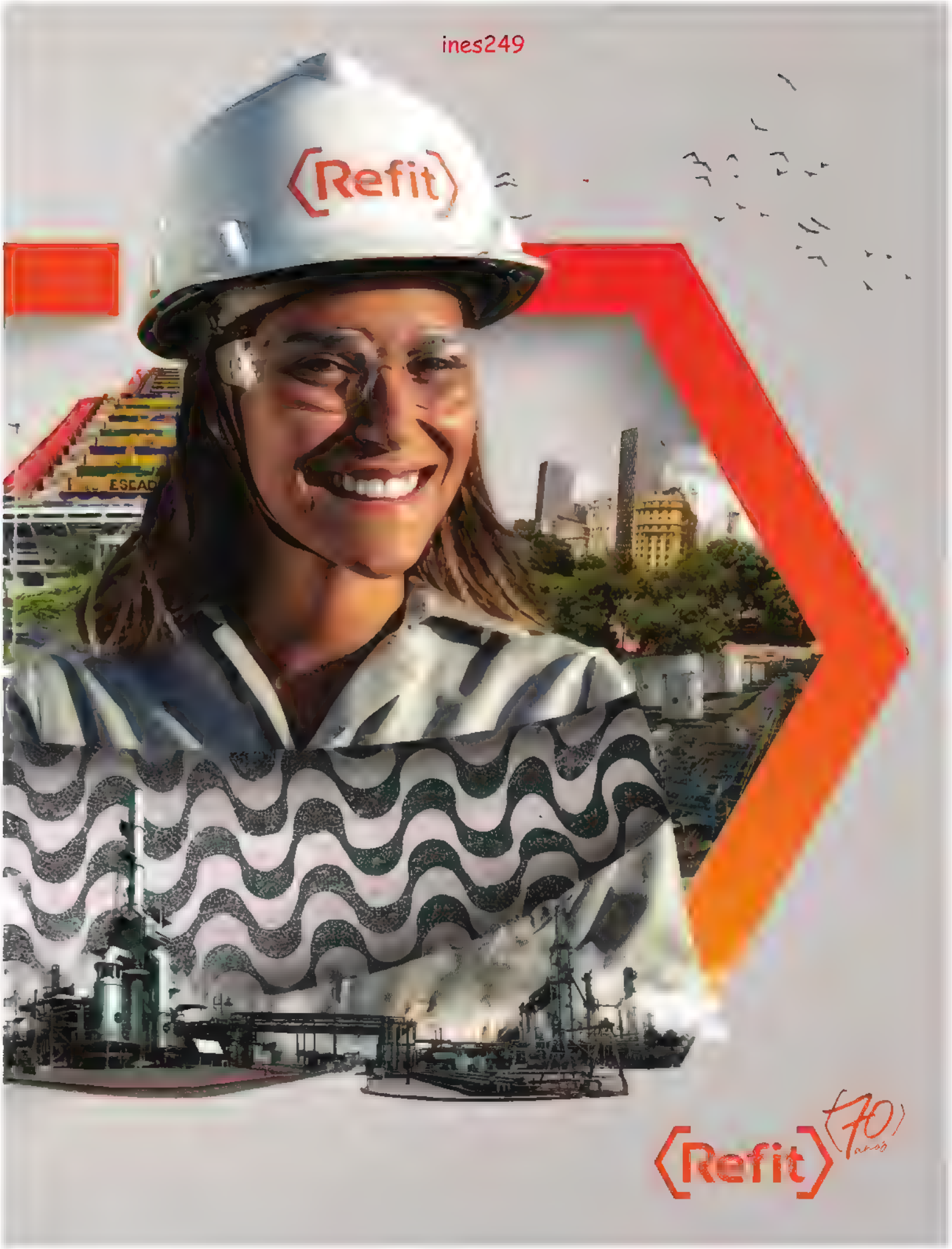


HÁ QUASE 70 ANOS, A REFIT MOVIMENTA O RIO, GERANDO EMPREGOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE.

Ao longo de sete décadas, a Refit consolidou-se como um dos principais pilares da indústria de óleo e gás no Brasil, forjando uma trajetória marcada pela resiliência, inovação e profundo compromisso com o desenvolvimento econômico e social do país.

Acesse o QR Code e saiba mais sobre a história da Refit.

ines249



ines249

PEUGEOT HÍBRIDOS

O hatch 208 e o SUV 2008 ganharão o sistema leve 12 V, que estreou ano passado nos Fiat Pulse e Fastback

Os Fiat Pulse e Fastback foram escolhidos para inaugurar o sistema híbrido leve da Stellantis no Brasil, no final de 2024. Agora, o grupo se prepara para a segunda onda de hibridização que vai bater na praia de outra marca do grupo, no caso, a Peugeot e seus modelos 208 e 2008. Essas estreias estão previstas para o próximo mês de setembro, em apresentação conjunta, semelhante ao que aconteceu com os Fiat.

Esta será a principal atualização da linha 2026 dos Peugeot produzidos na Argentina, que receberam atualizações visuais recentemente. O conjunto mecânico é o mesmo dos Fiat, ou seja, motor 1.0 turbo de 130 cv e 20,4 kgfm, e um sistema híbrido leve (MHEV) de 12 V e câmbio CVT de sete marchas simuladas. O sistema, que troca o alternador por um motor-gerador, não muda os números de potência e torque, mas tende a ajudar o consumo, já que auxilia o motor a combustão com impulsos de até 4 cv em algumas situações – como em partidas a frio e velocidades de cruzeiro. Como nos Fiat, há uma bateria extra, também de 12 V.

Em Pulse e Fastback, a bateria é alocada abaixo do banco do motorista. Ainda não se sabe o local escolhido para instalar o item nos Peugeot, mas é possível que sigam o já visto nos Fiat. O que já se sabe é que haverá uma atualização no layout do quadro de instrumentos para a visualização de gráficos com indicação do impulso elétrico e também da regeneração de energia nas desacelerações. As novidades virão nas versões mais caras do hatch e do SUV.

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós

GUILHERME.FONTANA@ABRIL.COM.BR
55 11 98910-7667

FOTO JOSIAS BUENO

JETOUR NO BRASIL

Do grupo Chery, as chinesas Jetour e Soueast planejam suas estreias no Brasil. Entre os modelos estão os modelos flagrados em testes por aqui, como o Jetour T1 e o Soueast S06. Mas há algo por trás: o S06 também aparece com a marca Jetour, o que não existe em outros mercados. Isso pode indicar que apenas a Jetour virá, talvez pelo nome mais ocidental, enquanto modelos de ambas...

ARQUIVO PRIVADO

TOYOTA COMPACTO

O inédito Yaris Cross chegará entre setembro e outubro às lojas. Abaixo do Corolla Cross, o SUV compacto tem chances de ser o híbrido pleno mais barato do Brasil, combinando um motor 1.5 flex a outro elétrico.

NOVO HB20

A nova geração do Hyundai HB20 não apenas está em desenvolvimento como já roda no Brasil em estágio avançado. Uma unidade foi flagrada pela página Placa Verde, ainda com pesada camuflagem. A segunda geração do hatch deverá se aproximar do primo europeu, o i20, com design futurista.

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

GOIÁS
ALAGOAS
Porto Seguro
MITSUBISHI MOTORS
BFGoodrich
PETROBRAS
GOVERNO FEDERAL

Boreal é um SUV médio, com porte de Jeep Compass

SUBINDO A RÉGUA

O Boreal impressiona pelo porte, design atraente e sistema Google embarcado, recursos feitos para polir a imagem da Renault no país - POR ISADORA CARVALHO

A Renault, que fabrica carros no Brasil há 27 anos, segue trabalhando para mudar sua imagem de montadora de modelos com menor valor agregado, posicionamento que optou ter logo depois de entender que esse era o melhor caminho no país. Isso porque, na estreia, com o Scénic, a Renault chegou como uma generalista com pretensões premium. Agora, a estratégia adotada é meio que uma volta às origens, se posicionando como uma marca que produz e vende modelos com alto índice de tecnologia.

Esse movimento começou com o Kardian, em março do ano passado, e agora ganha força com a chegada do SUV médio Boreal, que faz sua apresentação global agora, no Brasil, como preparação para o seu lançamento oficial no último trimestre deste ano.

À primeira vista, o visual já surpreende. Entre os elementos de design que chamam a atenção está a grade dianteira, que tem recortes em um formato retangular com detalhes que foram inspirados nos diamantes, segundo Daniel Nosaki, diretor de design da Renault para as Américas. A peça abriga duas lâmpadas de led que acompanham o DRL posicionado na parte superior e é seguido pelos faróis principais logo abaixo.

Na lateral, as rodas de liga leve de 19" e a área envidraçada contribuem para um equilíbrio nas proporções do SUV. O que também atrai olhares é a coluna C, com um vidro fixo emoldurado por um aplique prateado que dá continuidade à borda igualmente prateada na parte superior do teto. Esse elemento também contribui para sua vizar o balanço traseiro do SUV.

Na traseira as lanternas ficam mais afiladas na tampa do porta-malas e com formato triangular na parte de fora, invadindo a lateral do Renault Boreal. O conjunto óptico é combinado com o logo da Renault de alumínio.

O porta-malas, com abertura elétrica, tem capacidade para 522 litros um dos maiores do segmento. O que explica esse espaço é o tamanho do carro. O Boreal mede 4,56 metros de comprimento e 2,70 m de entre-eixos. Produzido em São José dos Pinhais (PR), será o segundo modelo nacional com a plataforma RGMP, o primeiro foi o Kardian.

COMO É POR DENTRO? Neste SUV médio, a Renault procurou explorar cores, luzes e materiais. Peças prateadas dão destaque a certas áreas, como a seção central do painel e bordas do console, enquanto uma iluminação configurável ilumina até partes das portas.

Claro que as telas chamam a atenção e as do Boreal usam o sistema

ines249

chamado OpenR, empregado nos carros europeus da marca. A central multimídia é grande, responsiva, está voltada para o motorista e tem boa resolução. A principal inovação, porém, está no sistema Google Automotive integrado, que permite rodar aplicativos nativos como Waze, Google Maps, Spotify e até Netflix.

Uma função interessante é que o Google Maps pode ser transmitido para o quadro de instrumentos e é possível ter o mapa exibido em ambas as telas ao mesmo tempo. Isso também funciona com o Waze, mas apenas com o pareamento do smartphone. A tela do quadro de instrumentos também surpreende pela resolução.

Os bancos são revestidos de vinil com costuras contrastantes e abas laterais encorpadas nos dianteiros, que são elétricos com função massagem em três intensidades, que só deverão estar disponíveis na versão mais cara.

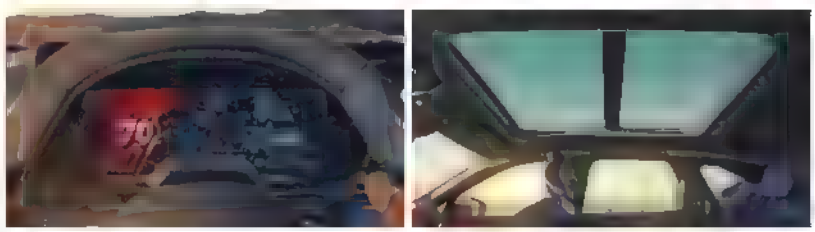
O Boreal tem uma combinação de motor e câmbio inédita. Isso porque ele utiliza o mesmo motor 1.3 TCe (turbo com injeção direta e flex) visto no Duster, porém com menos torque. São 163 cv e 25,5 kgfm – contra 27,5 kgfm no Duster. O câmbio não é o CVT com simulação de oito marchas, mas o mesmo câmbio automatizado de dupla embreagem do Kardian, com seis marchas. A tração é sempre dianteira, pelo menos por enquanto.

Por aqui, o Renault Boreal será uma resposta ao sucesso de Jeep Compass (líder do segmento), Toyota Corolla Cross e Volkswagen Taos (que passará a vir do México, reestilizado) – modelos que passam dos R$ 200 000 em suas versões mais vendidas.

Dessa forma, o Boreal também precisará lidar com a pressão dos híbridos chineses, que só crescem em vendas, como GWM Haval H6 e BYD Song Plus, com preços cada vez mais competitivos. Embora a Renault tenha tradição de fabricante no Brasil, é a primeira vez que ela oferece um SUV tão grande, tecnológico e caro para vender. Se o preço não for atraente.

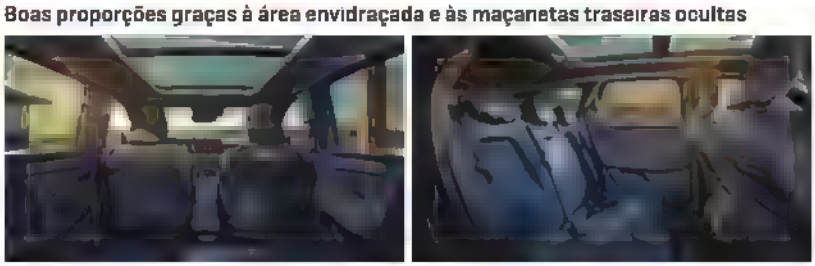
Telas têm 10" e estão na mesma moldura. Alavanca de câmbio é minimalista

Sensação de cockpit é evidenciada pelo ângulo da multimídia e por console elevado



Waze e Google Maps podem ser transmitidos no painel. Teto solar é panorâmico

Boas proporções graças à área envidraçada e às maçanetas traseiras ocultas



Na cabine há espaço, bancos confortáveis e acabamento esmerado

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

Visual se alinha com outros SUVs e picapes da marca

Chevy Tracker

SUV compacto perde potência no motor 1.0 turbo e atualiza a correia banhada a óleo, enquanto melhora em visual e acabamento - POR GUILHERME FONTANA

O Chevrolet Tracker passou por cinco longos anos sem atualizações significativas, e já estava na hora de mudar. Para a linha 2026, ele retoca o visual, capricha no acabamento e adiciona itens mais tecnológicos, sem alterar os preços. Ao todo, são cinco versões regulares, que seguem partindo de R$ 119.900, no caso da Turbo AT, que tem foco no público PcD, chegando aos R$ 190.590, na versão de topo de linha RS. O mesmo preço é cobrado pela série 100 Anos, limitada a 1.000 unidades, e que tem a exclusiva cor externa Azul Noronha, além de revestimentos interiores em preto e detalhes cromados.

As maiores mudanças visuais do Tracker ficam na dianteira, que adota um novo conjunto de iluminação full-led. Há peças superiores com assinatura luminosa e indicador de direção. Os faróis principais estão logo abaixo, em um elemento afilado. Há ainda faróis de neblina. Com a nova configuração, grades e para-choque dianteiros foram redesenhados e alternam acabamentos, entre preto brilhante (como na versão RS) e cromados. De lado, apenas as rodas diferem, com novos desenhos em todas as versões. Elas são de 17", mas de aço com calotas nos Turbo AT e LT, e de liga leve nas LTZ, Premier e RS. A traseira também muda pouco: as lanternas das versões LTZ, Premier e RS, que são de led, ganham um novo fundo cinza, sem alterar o layout das iluminações.

Por dentro, o Tracker foi aprimorado no acabamento com uma faixa central revestida de tecido e com toque macio. As cores e texturas variam entre as versões. Na imagem ao lado, trata-se da versão RS, que mistura preto e vermelho, e tem revestimentos de materiais sintéticos. Há evolução também nas telas, já que agora o Tracker vem com uma nova multimídia de 11" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, e um quadro de instrumentos de 8". Isso, porém, só vale a partir da versão LT. Na configuração de entrada, Turbo AT, a multimídia tem 8", e o quadro de instrumentos é analógico com uma pequena tela central de 3,5". Entre os equipamentos, o modelo traz, de série, seis air-

ines249

bags, faróis full-led automáticos, sensores de ré, assistente de partida em rampas, Wi-Fi embarcado, OnStar, piloto automático e ar-condicionado. Chegando à versão mais cara, ele pode ter alerta de colisão frontal com frenagem automatica de emergência, alertas de pontos cegos, regulagem de altura dos faróis, monitoramento de pressão dos pneus, ar-condicionado digital (de apenas uma zona), sensores laterais e dianteiros, teto solar panorâmico com abertura, sistema de estacionamento semiautônomo e espelho retrovisor interno eletrocrômico. Ficam faltando itens como freio de estacionamento eletrônico, ar bizona, ACC, sistema de permanência em faixa, porta-malas elétrico, saídas de ar-condicionado traseiras e bancos elétricos.

O Tracker 2026 também passou por atualizações mecânicas. As versões Turbo AT, LT e LTZ seguem com o motor 1.0 turbo de três cilindros com injeção direta, mas que agora tem 115 cv e 18,3/18,9 kgfm (gasolina/etanol) – na linha 2025, eram 117/121 cv (gasolina/etanol). Segundo a marca, o conjunto leva o SUV de 0 a 100 km/h em 10,9 segundos e tem o consumo de 11,5 km/l na cidade e 13,8 km/l na estrada, com gasolina. A redução de potência aconteceu, segundo a GM, para que o modelo fosse enquadrado nos novos programas de incentivo apresentados pelo governo federal, nos quais há reduções de IPI de acordo com diversos critérios, entre eles, a potência.

Nas versões Premier e RS, o motor 1.2 turbo não teve alterações e segue com 139/141 cv e 22,4/22,9 kgfm (gasolina/etanol). Nesses casos, a Chevrolet promete um 0 a 100 km/h em 9,7 segundos e consumo de 11 km/l na cidade e 13,7 km/l na estrada, com gasolina. Ambas as motorizações são acompanhadas pelo câmbio automático de seis marchas e tiveram atualizações na correia banhada a óleo. Agora vinda de um novo fornecedor, a correia promete ser mais robusta e resistente, de acordo com a General Motors. Outras mudanças, também segundo a empresa, foram promovidas na direção (que promete estar mais direta e segura) e na suspensão (com ajuste para ficar mais confortável e silenciosa ao rodar).

Lanternas têm fundo cinza, mas o layout é o mesmo

Faixa central é macia e há uma nova disposição das telas

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

Goodwood 2025

Espécie de substituto dos salões de automóveis ingleses, o Festival de Goodwood relembra os tempos áureos da indústria britânica e serve como palco para os fabricantes atuais – POR JOAQUIM OLIVEIRA / PRESS INFORM

Desde o verão de 1993, o Festival de Goodwood (Goodwood Festival of Speed), em West Sussex, na Inglaterra, tem sido uma mistura bem-sucedida de concentração de fãs, exibição de automóveis clássicos, corridas e, mais recentemente, apresentação de novos modelos. O epicentro é a Rampa, uma faixa de asfalto com uma extensão de quase 2 km (1,16 milhas) que serpenteia uma colina com duas curvas para a direita e uma para a esquerda antes de uma reta.

Carros do passado e do presente, protótipos, lançamentos e notáveis exemplares únicos sobem a colina em diferentes ritmos (uns limitados pela tecnologia ou idade, outros pelos dotes do condutor, que nem sempre é um ás no volante), geralmente em menos de um minuto, sob os aplausos de dezenas de milhares de espectadores, principalmente quando movidos por motores de combustão, com mais forte ligação aos sentidos da audição.

Noutra zona da enorme propriedade de Lord March é possível observar modelos históricos numa pista de rali. Toda a área pertence a esse nobre, sendo possível vê-lo muito animado durante os quatro dias do evento, junto aos convidados ilustres e presidentes das fábricas de automóveis.

As mais destacadas lendas do automobilismo causam sensação ao serem anunciadas como participantes na subida da Rampa. Este ano, entre 10 e 13 de julho, estiveram presentes de Stirling Moss a Max Verstappen, passando por Valentino Rossi (em quatro rodas). Mas foi o ex-piloto de F1 Nick Heidfeld que estabeleceu um tempo recorde, que durou nada menos do que duas décadas. Mesmo não sendo o mais importante, o tempo de 41,6 segundos alcançado ao volante do McLaren MP4-13 (com que a dupla Mika Hakkinen e David Coulthard dominou o Campeonato do Mundo de F1 de 1998 e o finlandês se sagrou campeão nessa temporada) só viria a ser destronado recentemente, no início da era elétrica. Primeiro com o francês Romain Dumas aos comandos do Volkswagen ID.R (39,9 s) em 2019 e depois com o único McMurtry Spéirling (39,08 s), o protótipo monolugar guiado pelo piloto britânico Max Chilton.

Fabricantes como Mercedes, Ferrari, Aston Martin, Koenigsegg, Pagani, Lotus e até a Rolls-Royce, com o seu imponente Spectre, não se cansam de posar para as objetivas. Mas marcas menos glamourosas brilham pelo seu passado glorioso nos ralis, com modelos como o Ford Escort RS 1800, Audi Quattro, Subaru Impreza, Toyota Celica ST 185s ou Peugeot 205 T16 Evo.

Junto com o Salão do Automóvel de Munique, na Alemanha, o fim de semana prolongado do Festival de Goodwood (por onde passam mais de 100.000 visitantes anualmente) é o evento de automóvel mais importante do ano na Europa. E isto mesmo não sendo glamouroso, tão colorido e tão relevante como a Semana do Automóvel de Monterey, em Pebble Beach (Califórnia) em agosto, ano após ano.

O SUV de luxo Bentley Bentayga foi um dos que aceleraram na Rampa

A Lamborghini também desfilou seus superesportivos

E a Hyundai não teve dó dos pneus do Ioniq 6 N

A BMW comemorou os 50 anos de lançamento da Série 3

HISTÓRIA

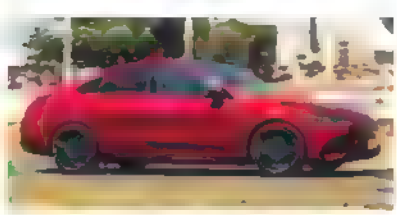
Apesar de acontecer ininterruptamente há 32 anos, a história de Goodwood começa bem antes, mais precisamente em 1936, quando Freddie March, o então 9º Duque de Richmond, decidiu organizar uma subida à rampa privada para o Lancia Car Club em sua propriedade, em West Sussex, na costa sul da Inglaterra, perto da cidade de Brighton. Este evento inaugural preparou o terreno para o que se tornaria um espetáculo icônico do automobilismo, profundamente entranhado na herança dos automóveis do Reino Unido. Após um hiato devido à Segunda Guerra Mundial (1939-1945), em 1948 foi inaugurado o circuito de Goodwood, mas ficou latente o enorme potencial que existia no país para criar um evento mais abrangente: uma espécie de parque de diversões para os apaixonados por carros. E a Rampa, na sua configuração atual, foi criada no ano de 1993, já sob a égide de Charles Gordon-Lennox, o atual Duque de Richmond. A sua visão era reviver o espírito do automobilismo britânico classico e, ao mesmo tempo, criar um evento único, acessível aos fãs dos automóveis e suas famílias.

OS DESTAQUES EM 2025

A Hyundai não se importou de deixar boa parte da borracha dos pneus do seu novo esportivo elétrico, o **Ioniq 6 N** – de 650 cv e capaz de roçar os 260 km/h –, tal como a Bentley fez com o Bentayga Speed

Ainda mais rápido é o **McLaren W1** de 1 275 cv, que em breve levará a tecnologia híbrida da Fórmula 1 para as estradas públicas. Ao seu lado, no pavilhão da McLaren, o não menos impressionante Solus GT, um monolugar com seu V10 5,2 e 840 cv.

A BMW não se limitou a apresentar clássicos espetaculares, tendo levado a Goodwood este ano o concept-car **Vision Driving Experience**, que já causara furor no salão de Xangai, em abril, ou uma antevisão quase final do futuro iX3. Juntamente com o elétrico Vision, o BMW M2 CS e o M3 CS Touring também fizeram subir as emoções enquanto subiram a Rampa



Na Mercedes, o novo **CLA elétrico** esteve no centro das atenções, mas os monolugares de F1 das últimas décadas receberam ainda mais aplausos. A Porsche destacou-se pela sua ação benemérita ao pedir à estrela do pop Dua Lipa para retirar o manto que tapava um Porsche 911 GT3 RS leiloado em benefício da Fundação Sunny Hill (uma instituição de caridade criada por Dua Lipa, com foco em ajudar a sociedade kosovar)

FOTOS DIVULGAÇÃO

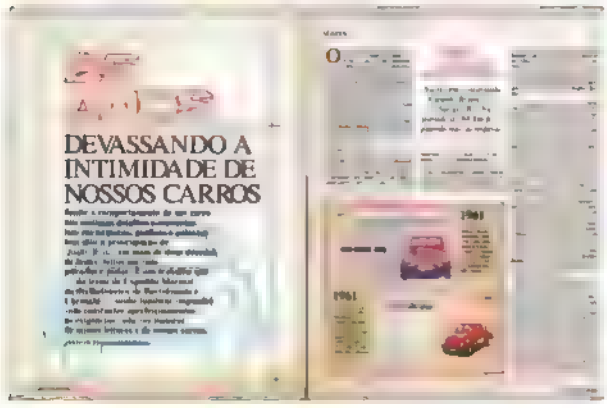
ines249

Os destaques de QUATRO RODAS em Agosto de...

1985

25 ANOS DE TESTES E MAIS TESTES

Para celebrar os 25 anos dos testes feitos por QUATRO RODAS, uma reportagem especial mostrou a evolução dos ensaios: do primeiro, feito com cronômetro e trena, em 1961, até os atuais [*na época*], com o uso de equipamentos mais precisos e complexos, o que incluía até uso de computador, em pista fechada.



1995

NA PISTA COM ALAIN PROUST

Fomos convidados para conhecer o Renault-Willians Espace F1, o protótipo com motor V10 que serviu para mostrar a tecnologia da montadora francesa. Ao volante, ninguém menos que o tetracampeão mundial de Fórmula 1, Alain Prost, que não fez cerimônia e passou dos 300 km/h, no circuito de Paul Ricard.

1965

Cruzamos os 2 200 km da estrada Belém-Brasília Muita poeira até chegar à capital paraense, onde a culinária e a cultura ainda eram pouco conhecidas no restante do país.

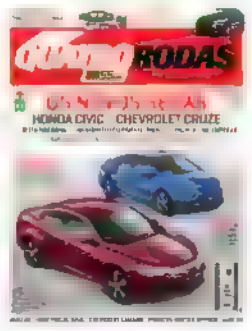
1975

Em um comparativo de duas rodas, colocamos as quatro motos de 500 cc disponíveis no mercado frente a frente: dois modelos Honda, uma Suzuki e outra Yamaha.

2005

Conhecemos o Rolls-Royce Phantom, representante de uma marca que estava chegando ao Brasil. Eram necessárias 800 horas para construir um deles, que custava R$ 2 milhões.

2015



O VW Up! foi o escolhido para apresentar ao Brasil o motor 1.0 TSI, usado até hoje. Em nosso teste, o compacto chamou a atenção pelas arrancadas rápidas e vigorosas.

RANKING DE TESTES

MELHOR CONSUMO

HATCHES COMPACTOS	
1 VW POLO MPI MT	14,6
2 PEUGEOT 208 STYLE MT	14,5
3 CITROËN C3 FEEL MT	14,1

SEDÃS COMPACTOS	
1 VW VIRTUS 200 TSI MT	14,7
2 FIAT CRONOS DRIVE 1.0	13,1
3 FIAT CRONOS DRIVE 1.3 CVT	13,0

SEDÃS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA GLI 2.0	12,2
2 TOYOTA COROLLA GR SPORT 2.0	12,0
3 TOYOTA COROLLA XEI 2.0	11,9

SUVS COMPACTOS	
1 RENAULT KARDIAN EVOLUTION MT	14,4
2 VW TERA HIGHLINE T170	13,3
3 RENAULT KARDIAN PREMIÈRE EDITION	13,2

SUVS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA CROSS XRX 2.0	12,3
2 VW TAOS HIGHLINE 250	11,4
3 JEEP COMPASS LONGITUDE T350	11,3

SUVS GRANDES	
1 JEEP COMMANDER OVERLAND TD 2.2	12,0
2 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	11,0
3 CHEVROLET TRAILBLAZER H C 2.8 TD	10,1

PICAPES MÉDIAS	
1 MITSUBISHI TRITON KATANA	11,5
2 RAM RAMPAGE LARAMIE TD	11,1
3 JAC HUNTER HD 2.0	10,6

ESPORTIVOS	
1 HONDA CIVIC TYPE R	9,6
2 MERCEDES-BENZ CLASSE A AMG 45S	9,6
3 TOYOTA GR COROLLA	9,0

HÍBRIDOS	
1 HONDA CIV C TOURING HYBRID	22,5
2 KIA NIRO PRESTIGE HEV	21,7
3 HYUNDAI KONA HEV	20,7

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 BYD M NI DOLPHIN EV	12,0
2 RENAULT KWID E-TECH INTENSE	9,5
3 BYD DOLPHIN GS EV	8,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 PEUGEOT E2008 GT	6,8
2 NETA X 500 LUXURY	6,3
3 VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	6,2

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 FORD MUSTANG MACH-E GT	5,2
2 MERCEDES-BENZ EQS AMG 53	5,0
3 XIOMI SU7 MAX	4,9

** Consumo urbano (em km/l) *** km/kWh

MELHOR ACELERAÇÃO

HATCHES COMPACTOS	
1 CITROËN C3 YOU T200	9,1
2 PEUGEOT 208 STYLE T200	9,6
3 HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	10,0

SEDÃS COMPACTOS	
1 VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	9,4
2 HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	10,3
3 VW VIRTUS HIGHLINE 200 TSI	10,8

SEDÃS MÉDIOS	
1 VW JETTA GLI 350 TSI	6,7
2 BMW 320I M SPORT GP FLEX	7,4
3 AUDI A3 PERFORMANCE S-LINE	7,4

SUVS COMPACTOS	
1 HYUNDAI CRETA ULTIMATE 1.6 TGDI	7,6
2 BMW X2 XDRIVE 20I M SPORT	7,7
3 FORD BRONCO SPORT WILDTRAK	7,8

SUVS MÉDIOS	
1 JEEP COMPASS BLACKHAWK 2.0	6,8
2 CAOA CHERY TIGGO 7 TGDI	8,5
3 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE-S AWD	10,1

SUVS GRANDES	
1 HYUNDAI PALISADE 3.8 GDI	8,5
2 CAOA CHERY TIGGO 8 TGDI	8,7
3 CHEVROLET TRAILBLAZER H C 2.8 TD	9,2

PICAPES MÉDIAS	
1 RAM RAMPAGE R/T GASOLINA	7,1
2 VW AMAROK EXTREME V6 TD	8,0
3 FORD RANGER LIMITED V6 TD	8,4

ESPORTIVOS	
1 BMW M8 GRAN COUPÉ COMPETITION	3,3
2 PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	3,4
3 AUDI R8 COUPÉ PERFORMANCE V10	3,5

HÍBRIDOS	
1 MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ 4 PTS	3,0
2 MERCEDES-BENZ CLASSE C AMG 63S	3,5
3 PORSCHE PANAMERA 4S E HYBRID	3,8

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 VOLVO EX30 ULTRA	7,3
2 BYD DOLPHIN PLUS EV	7,3
3 MINI COOPER S E TOP	7,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 ZEEKR X FLAGSHIP	3,9
2 VOLVO EC40 ULTRA	4,7
3 SERES 5 EV	4,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 TESLA MODEL S PLAID	2,5
2 PORSCHE TAYCAN TURBO S	2,9
3 XIOMI SU7 MAX	3,3

**** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHOR FRENAGEM

HATCHES COMPACTOS	
1 HYUNDAI HB20 COMFORT 1.0 MT	55,2
2 HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	55,2
3 VW POLO MPI	56,3

SEDÃS COMPACTOS	
1 HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	53,7
2 VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	55,2
3 VW VIRTUS HIGHLINE 200 TSI	56,8

SEDÃS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA XEI	54,1
2 VW JETTA GLI 350 TSI	54,5
3 BMW 320I M SPORT GP FLEX	54,8

SUVS COMPACTOS	
1 FIAT PULSE 1.3 MT	50,4
2 FIAT PULSE DRIVE 1.3 CVT	50,5
3 VW NIVUS HIGHLINE 200 TSI	50,7

SUVS MÉDIOS	
1 VW TAOS HIGHLINE 250 TSI	54,5
2 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE-S AWD	56,6
3 FORD TERRITORY TITANIUM	58,1

SUVS GRANDES	
1 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	58,9
2 JEEP COMMANDER OVERLAND T270	59,2
3 HYUNDAI PALISADE 3.8 GDI	60,8

PICAPES MÉDIAS	
1 VW AMAROK EXTREME V6 TD	56,6
2 RAM RAMPAGE R/T GASOLINA	59,1
3 NISSAN FRONTIER S 2.3 MT 4X4 TD	59,8

ESPORTIVOS	
1 BMW M3 COMPETITION TRACK	45,4
2 BMW M2 COUPÉ TRACK	47,6
3 AUDI RS Q8	48,1

HÍBRIDOS	
1 MERCEDES-BENZ CLASSE C AMG 63S	50,0
2 PORSCHE PANAMERA 4S E HYBRID	51,9
3 MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ 4 PTS	51,8

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 VOLVO EX30 ULTRA	52,9
2 BYD DOLPHIN EV	58,3
3 MINI COOPER S E TOP	58,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	53,2
2 AUDI Q6 E-TRON S QUATTRO	53,8
3 CHEVROLET BOLT EUV PREMIER	53,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 FORD MUSTANG MACH-E GT	49,7
2 PORSCHE TAYCAN TURBO S	51,4
3 MERCEDES-BENZ EQS AMG 53 4MATIC+	51,7

* Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, realizamos todas as medições com o dispositivo ativado. **Frenagem:** simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total. **Consumo:** há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas de sete dias para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados com base na norma NBR 7024.

AGORA VAI?

Ford Maverick estreia novo visual e pacote de equipamentos, com preço mais competitivo para equilibrar a disputa pela preferência do consumidor de picapes intermediárias – POR JOÃO VITOR FERREIRA | FOTOS FERNANDO PIRES

Com opção de dez cores no catálogo, a versão é Black, mas só no nome

Três anos depois de lançada no Brasil, a Ford Maverick recebeu uma atualização, que chega por aqui. Primeiramente, as mudanças surgem somente nas configurações a combustão. A versão Lariat FX4 foi descontinuada, abrindo espaço para a Lariat Black, nova variante de entrada, e a Tremor, topo de linha, com pacote especial para o off-road, inspirada na F-150 de mesmo nome. A Lariat Hybrid também será atualizada, vem depois, no final deste ano.

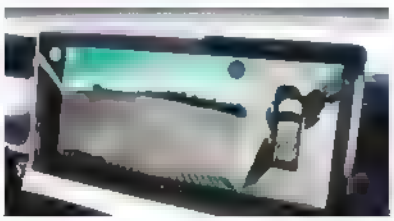
Com o facelift, a Maverick ganha faróis mais finos. Os DRLs passam a acompanhar toda a peça, enquanto a grade muda levemente. Ela perde a barra horizontal central, que passa a ser exclusiva da versão Tremor, e ganha uma nova trama com traços diagonais em preto brilhante. Aliás, cada uma das variantes terá um padrão próprio de grade, inclusive a híbrida, que avistamos brevemente, sendo essa a forma mais fácil de diferenciá-las. O nome Black, da versão mostrada aqui, é meramente ilustrativo: há dez opções de cores disponíveis.

Mais importante que os retoques visuais, porém, é o reposicionamento da picape, que chega com custo benefício mais atraente. O preço da versão de entrada da linha baixou R$ 20.000. Enquanto a FX4 custava R$ 239 900, a nova Black chega por R$ 219 900. E essa redução de preço veio acompanhada de um incremento no conteúdo de equipamentos embarcados. Se antes, lhe faltavam

ines249

assistentes de condução, uma central multimídia mais moderna, um quadro de instrumentos digital como nos demais modelos da marca vendidos no Brasil e itens que melhoram o conforto e a vida a bordo, agora não falta mais. Só para efeito de comparação, no que diz respeito aos equipamentos de segurança, os únicos recursos de assistência ADAS disponíveis eram frenagem automática de emergência e uma câmera de ré. Não havia nem sequer sensor de estacionamento traseiro. Agora, a picape traz camera 360°, sensor de pontos cegos, alerta de tráfego cruzado, assistente de permanência em faixa e até piloto automático adaptativo

Nova multimídia é maior e mais moderna



Câmera de 360° facilita as manobras

Carregador sem fio vem de série

NA PISTA DE TESTES Passando para as telas· saí o antigo quadro de instrumentos com uma pequena tela de TFT e mostradores analógicos, e entra um novo display de 8" totalmente configurável. A antiga multimídia de 7" dá lugar ao bem mais moderno sistema Sync 4, com tela de 13,2", que tem operação fácil e intuitiva, e não apresenta travamentos. Ela também é a responsável por operar o ar-condicionado digital bizona, que dispensa controles analógicos redundantes, mantendo seus controles sempre visíveis na tela, sem prejudicar a leitura de mapas ou outros sistemas O Sync 4 ainda tem conexão com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, fazendo valer a adição do carregador por indução. Fora isso, há quatro portas USB (três tipo C, sendo duas para a segunda fila e uma na frente, e uma tipo A na dianteira), assento do motorista com ajuste elétrico, retrovisores elétricos, faróis, DRLs e lanternas de led, sistema de som Bang & Olufsen com oito alto-falantes e teto solar

O motor 2.0 turbo Ecoboost a ga-

Assentos de couro são confortáveis e a segunda fila acomoda bem dois adultos; caçamba leva 943 litros e 618 kg

Os novos equipamentos deixam a picape mais moderna

ines249

Mudanças? Só na dianteira. A traseira permanece igual

solina continua lá, com seus 253 cv e 38,7 kgfm, assim como a transmissão automática de oito marchas. A tração é integral permanente (AWD), garantindo boa estabilidade no asfalto e uma maior disposição para uma trilha off-road leve.

Em nossa pista de testes, a Maverick fez de 0 a 100 km/h em 7,2 segundos, enquanto o consumo foi de 8,5 km/l, na cidade, e de 12,1 km/l, na estrada. Nas retomadas, de 60 a 100 km/h, o tempo foi de 4 s, o que atesta rapidez em ultrapassagens. É digno de nota também o funcionamento silencioso do motor. Em rotação máxima registramos apenas 61,5 dBA. No uso normal escuta-se apenas a turbina agindo e o barulho do vento, que acabam se sobressaindo.

PRONTA PARA A BRIGA Há cinco modos de direção: Normal, Eco, Esporte, Escorregadio e Rebocar/Transportar. Porém, não espere muito no fora de estrada, essa missão fica para a Tremor, com um conjunto de suspensão específico para isso e que a deixa mais alta que a Black. Aliás, esse detalhe também não foi modificado na versão básica, que parte dos R$ 219.900. Sua altura em relação ao solo é de 21,8 cm, mais baixa que a Fiat Toro e a Rampage. Apesar dessa ser uma reclamação dos proprietários, em nossa convivência com a picape, não houve problema de raspar a parte inferior, mesmo em asfaltos mais esburacados. Logo, sobrou apenas o ponto positivo. Seu centro de gravidade mais baixo ajuda na estabilidade. Some isso a uma boa suspensão e um chassi de monobloco e temos uma picape muito estável.

O facelift e o reposicionamento de preço e conteúdo deixaram a Maverick mais atraente e em condições mais equilibradas para brigar no mercado com as rivais, o que era uma tarefa inglória. Até maio deste ano, foram vendidas apenas 640 unidades da Maverick, contra 19.918 da Toro, que é a líder disparada do segmento de picapes intermediárias, e 9.428 da Rampage, a rival que a Ford considera como real concorrente. É uma diferença gritante, mas que refletia o abismo que havia entre a Ford e as outras, considerando o custo-benefício de cada uma. A expectativa da Ford é que o jogo comece a mudar a partir de agora. QR

TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	7,19 s
0 a 1.000 m	27,96 s / 179,27 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA*	180 km/h
RETOMADAS	
40 a 80 km/h	3,2 s
60 a 100 km/h	4,0 s
80 a 120 km/h	5,1 s
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	15,5/25,9/58,63 m
CONSUMO	
Urbano	8,5 km/l
Rodoviário	12,1 km/l
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	39,8/61,5 dBA
80/120 km/h	63,8/69,1 dBA
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	97 km/h
Rotação do motor a 100 km/h	1.800 rpm
Vo ante	2,7 voltas
PREÇO	
Preço	R$ 219.900
Garantia	3 anos

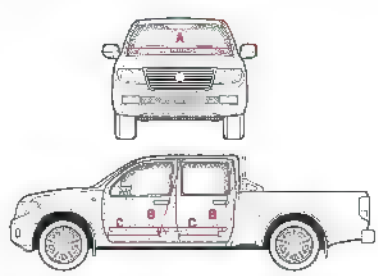
CONDIÇÕES DE TESTE. alt. 660 m, temp., 21,5 °C, umid. relat., 65%, press., 764 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas.

*Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Motor: gas., diant. m, transversal, 4 c.l., 16V, turbo, 1.999 cm³, 253 cv a 5.500 rpm, 38,7 kgfm a 3.000 rpm **Câmbio:** aut. 8 marchas, tração integral **Direção:** elétrica **Suspensão:** ind., McPherson (d. ant.), multilink (tras.) **Freios:** disco vent. (d. ant.) e sólido (tras.) **Pneus:** 225/65 R17 **Dimensões:** compr., 507,3 cm, larg., 184,4 cm, alt., 173,3 cm, entre-eixos, 307,6 cm, caçamba, 943 l a 617 kg de capacidade, tanque de combustível, 67 l

ERGONOMIA



A. 158 cm (diant.) / 158 cm (tras.) B. 95 cm (d. ant.) / 97 cm (tras.) C. 99 cm (diant.) / 90 cm (tras.)

VEREDICTO

Por um bom preço e agora com um pacote de equipamentos condizente, a Maverick pode ter lugar de destaque e espantar a fama de cara e mal equipada, deixando seu conjunto mecânico brilhar.

★★★★½

ines249

DIFERENTE MAS IGUAL

O Cronos recebeu uma atualização, mas sem ganhos relevantes em relação aos rivais do mercado

– POR JOÃO VITOR FERREIRA | FOTOS FERNANDO PIRES

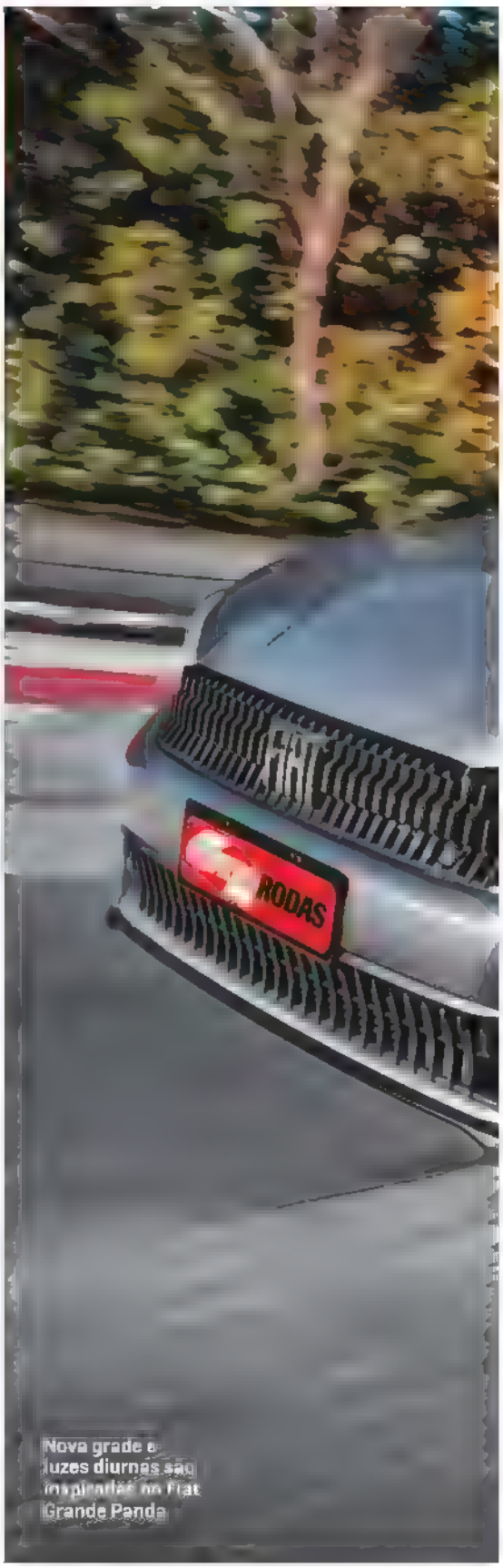
Depois do hatch Argo, chegou o momento de a Fiat apresentar a reestilização do sedã Cronos. Para a linha 2026, o modelo que estreou na Argentina, em abril, ganhou nova dianteira. O visual foi inspirado no recente lançamento da marca na Europa, o Fiat Grande Panda, hatchback que será produzido no Brasil em 2026 e substituirá, de uma só vez, o Argo e o Mobi.

A maior parte das mudanças já foi vista no Argo. Estamos falando das luzes diurnas de led pontilhadas, posicionadas acima dos faróis, também de led. Para combinar, os faróis de neblina (led) ganharam uma forma mais quadrada, como se fossem pixels. Mas as novidades não acabam por aí. Diferentemente do Argo, a Fiat alterou totalmente a grade do Cronos, que ficou maior, mais retilínea e integrada aos faróis. Há também um novo desenho interno, composto por pequenos traços verticais em preto brilhante e cromado, que formam um efeito 3D. A última novidade na dianteira é o novo para-choque, com uma grade mais retangular e a troca das aletas horizontais por verticais.

A versão Precision, topo de linha usada no teste, que parte de R$ 119.990, tem ainda novas rodas diamantadas aro 16, de seis raios, que possui também uma versão totalmente preta, que também está disponível para a versão intermediária Drive AT, fazendo parte do pacote S-Design, que custa R$ 4.090, e inclui saias laterais e spoiler traseiro e lista de equipamentos tão completa quanto a da Precision.

Sem mudanças na traseira, o resto das novidades surge no interior. Ainda na versão Precision, o Cronos tem novos bancos em material sintético que imita couro na cor preta, iguais aos do Pulse. E, em relação aos itens de segurança, o Cronos Precision é o único com airbags laterais (quatro no total). As outras duas versões trazem apenas os dois frontais obrigatórios. A lista de salvaguardas se completa com piloto automático convencional, acendimento automático de faróis, câmera de ré, sensor de estacionamento traseiro, chave presencial e retrovisores externos elétricos (com rebatimento e função tilt down) e interno fotocrômico. Não há outros sistemas auxiliares ADAS e nem mesmo freio de estacionamento eletrônico.

O quadro de instrumentos tem apenas uma pequena tela de TFT no centro e dois mostradores analógicos para o conta-giros e velocímetro. A central multimídia é pequena, com 7", e está desatualizada até mesmo para a linha Fiat. O Pulse, por exemplo, pode vir com telas de



Nova grade e luzes diurnas são inspiradas no Fiat Grande Panda

ines249

Quadro de instrumentos e central são antiquados

Telas pequenas e saídas USB apenas do tipo A mostram quanto o Cronos está ultrapassado em relação aos novos lançamentos

8,4" ou 10". O equipamento também apresentou problemas de desconexão frequentes com o Android Auto sem fio, além de fazer as músicas "engasgarem", como um CD riscado, ao utilizar o Spotify. Mas há conexão sem fio também com aparelhos Apple, o que recomendaria o carregador de celular por indução de série. Este item existe, porém é vendido como um acessório e custa R$ 1 210. Há duas portas USB, uma na dianteira e outra no console central, entre os bancos da frente, mas ambas são do tipo A, mais antigo e de carregamento mais lento se comparadas às do tipo C. Seu único kit opcional são os bancos na cor marrom, que custa R$ 1.350. O visual mais esportivo do pacote S-Design não está disponível na versão Precision.

A adição de um motor turbo era muito aguardada no Cronos, mas não veio. Seria a forma de colocá-lo em pé de igualdade com seus principais rivais (Hyundai HB20S, Volkswagen Virtus e Chevrolet Onix Plus). Mas a Fiat optou por manter o motor 1.3 Firefly aspirado, que foi adaptado às normas do PL8 e está entregando 98 cv e 13,2 kgfm com gasolina. No etanol, ele rende até 107 cv e 13,7 kgfm. O câmbio também é o mesmo CVT que simula sete marchas. Esse conjunto está presente nas versões mais caras. Na configuração Drive MT, temos o motor 1.0 Firefly de 75 cv e 10,7 kgfm, com câmbio manual de cinco marchas. As adequações do motor 1.3 deixaram o Cronos mais rápido e um pouco menos econômico, ao contrário do que era esperado. Em nossa pista, ele demorou 12,8 s para ir de 0 a 100 km/h, quase 1 s mais rápido do que em seu último teste, realizado em dezembro de 2022. E, no que diz respeito ao consumo, manteve a média de 13 km/l, na cidade, enquanto passou de 17,1 km/l para 15,9 km/l, na estrada.

O Cronos é um carro que cumpre seu papel. Ele é confortável, tendo um conjunto de suspensão macio e que filtra bem as imperfeições do asfalto. Mas falta vigor nas acelerações, e ativar o modo Sport não ajuda muito no desempenho e ainda deixa o motor mais barulhento. O ruído invade a cabine já nas 2.000 rpm e torna-se cada vez mais alto conforme as rotações aumentam. Será comum ouvi-lo, seja na estrada ou em subidas mais íngremes na ci-

ines249

Volante sem regulagem de altura atrapalha a ergonomia, mas os bancos são bons

No porta-malas cabem 525 litros de bagagem. Motor ainda é o 1.3 aspirado

dade, já que o torque máximo só vem a 4.000 rpm. A 120 km/h, medimos 71 dBA. Falando em conforto, a falta de ajuste do volante em profundidade – existe apenas em altura – acaba ofuscando a adição dos novos bancos, que são bem confortáveis e vêm acompanhados de descansos de braço acolchoados para o motorista.

Apesar de fazer menos sucesso do que na Argentina, o Cronos vende bem no Brasil (em maio, foram 2.677 unidades), embora sempre atrás dos principais rivais e é fácil entender as razões para isso. Onix Plus e o HB20S, por exemplo, podem ser equipados com motores aspirados e turbo, enquanto o Virtus vem apenas com o motor 1.0 TSI. Além disso, todos os três oferecem mais equipamentos que o Cronos, seja com telas maiores e mais tecnológicas, seja com mais recursos de assistência à direção. Nem mesmo no segmento de vendas diretas o sedã da Fiat consegue recuperar terreno, o que seria mais lógico, visto seu preço vantajoso (na versão Drive, o Cronos custa R$ 103.490, enquanto o HB20S Comfort, o mais barato entre os rivais, sai por R$ 104.290).

Resta saber se a reestilização será o suficiente para mantê-lo relevante nos próximos anos. Até o momento, a Fiat anunciou planos de substituir apenas o Argo em 2026 e, mais futuramente, a Strada. Ambos da mesma família do Cronos. Para o sedã ainda não há nada concreto, deixando seu futuro em aberto. Ser fabricado na Argentina, deve lhe garantir uma sobrevida maior. QR

TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	12,84 s
0 a 1.000 m	34,82 s / 147,81 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA	175 km/h*
RETOMADAS	
40 a 80 km/h	5,2 s
60 a 100 km/h	7 s
80 a 120 km/h	9,3 s
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	14,5/26,1/50,3 m
CONSUMO	
Urbano	13 km/l
Rodoviário	15,9 km/l
RUIDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	43,8/73,5 dBA
80/120 km/h	69,7/71 dBA
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	97 km/h
Rotação do motor a 100 km/h	2.000 rpm
Vo ante	2,7 voltas
CUSTO	
Preço	R$ 119.990
Garantia	3 anos

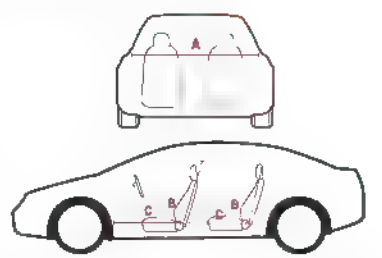
CONDIÇÕES DE TESTE. alt. 660 m, temp., 18,5 °C, umid. relat., 43%, press., 765,5 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas.

* Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Motor: 1.3 flex, diant., transv., 4 cilindros em linha, 107/98 cv a 6.250 rpm, 13,7/13,2 kgfm a 4.000 rpm **Câmbio:** CVT, 7 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant. e tras.) **Pneus:** liga leve, 195/55 R16 **Dimensões:** compr., 437 cm; larg., 172,6 cm; alt., 152 cm; entre-eixos, 252 cm; tanque, 45 litros; porta-malas, 525 litros; peso, 1.119 kg

ERGONOMIA



A: 148 cm (diant.) / 146,5 cm (tras.) B: 96,5 cm (diant.) / 90 cm (tras.) C: 99,5 cm (diant.) / 90 cm (tras.)

VEREDICTO

Apesar de cumprir seu papel como um bom carro urbano e trazer uma identidade mais moderna, continua defasado se comparado aos rivais.

★★★

ines249

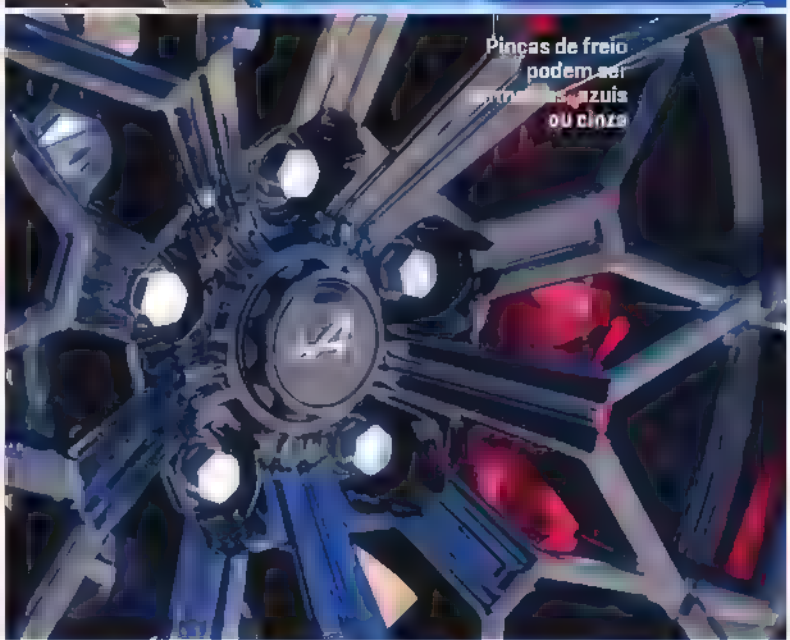
O "X" DA QUESTÃO

O novo compacto da divisão esportiva da Renault, Alpine, traz elementos que remetem aos carros de rali da marca, mas com chassi e motor elétrico dos primos Scenic e R5

POR **JOAQUIM OLIVEIRA**, de Paris (França)

O A290 é um elétrico compacto divertido, graças aos ajustes que recebeu

Itens de personalização tornaram o compacto bastante identificado com a divisão esportiva da Renault



Pinças de freio podem ser [illegible] azuis ou cinza

[illegible] de rali surgem nos faróis

O "X" exibido nos faróis dianteiros remete aos históricos carros de rali da Alpine, mas a nostalgia para por aí. O ronco do motor se foi, embora a disposição para acelerar permaneça. A diferença é que nos novos tempos o modelo da divisão esportiva da Renault utiliza a mesma plataforma AmpR Small do Renault R5. No entanto, em relação ao primo, o A290 GTS é 7 centímetros mais comprido (3,997 m), 5 cm mais largo (1,823 m) e 2 cm mais alto (1,512 m), sendo que a maioria de incremento nas dimensões deve-se ao alargamento da carroceria. Note, por exemplo, os para-choques mais musculosos, o difusor traseiro e as saias também mais exuberantes.

Outra diferença importante em relação ao R5 está no motor elétrico. O Alpine A290 GTS herdou o motor 6AM do Scenic E-Tech, enquanto o R5 tem motor 6AK. Para acomodar o motor maior, os engenheiros desen-

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

volveram um subchassi de alumínio, com barras estabilizadoras. As bitolas foram alargadas em 6 centímetros, para promover maior estabilidade e para receber os pneus mais largos. Rolamentos e juntas de direção mais rígidos também ajudam, e os amortecedores têm batentes hidráulicos.

O sistema de frenagem foi fortalecido com discos maiores (do Alpine A110) e pinças Brembo (pintadas em vermelho, azul ou cinza) de quatro pistões. As rodas são 225/40 R19. Para tentar o máximo aproveitamento do acréscimo de potência dessa versão GTS (218 cv e 30,6 kgfm), o pré-controle de torque procura dosar a entrega de potência às rodas dianteiras e tenta que a vetorização de torque faça o resto, com intervenções de frenagem em rodas individuais nas curvas.

Os mesmos sinais de banho de loja esportiva se notam no interior, com os logotipos Alpine e a cor azul combinada com o negro dominante. Os assentos envolventes suportam bem o corpo, têm aquecimento e, dependendo da versão, podem ser revestidos com fibras têxteis recicladas ou couro Nappa. O sistema da multimídia apresenta sinais típicos da Renault moderna. E, sim, a conhecida alavanca para ajustar o volume também está lá. A instrumentação mede 10,25" e a tela da central sensível ao toque, 10,1", mas talvez o sistema de informação e entretenimento seja um pouco lúdico demais. Em aceleração máxima, triângulos rápidos voam em sua direção no painel de instrumentos, como em um filme de ficção científica dos anos 1960. Mais útil para quem gosta desses detalhes, dá para ver todo tipo de dados na tela central, da força de aceleração (G) à pressão dos pneus, passando pela temperatura do motor e dos freios, potência e regeneração instantânea de energia. Tem até um tutor para ensinar o motorista a pilotar e uns desafios a cumprir, seja em condução esportiva, seja poupando energia.

A cabine apertada é a mesma do R5. O modelo acomoda quatro pessoas. Terceiro passageiro atrás? Uma criança, talvez. O porta-malas é pequeno, mas aceitável para o tamanho do A290, com volume de 251 litros, o mesmo que o do Mini elétrico.

A bateria tem 52 kWh (a mesma do R5 elétrico) e há uma bomba de calor para alimentar equipamentos auxiliares e evitar redução de autonomia, que já não é muito grande: 364 quilômetros, segundo a fábrica. No caso de nosso teste, por rodovias e estradas da França, cheias de curvas, facilmente ela caiu para pouco mais de 200 km.

O Alpine A290 pode servir como fonte de energia para eletrodomésticos (V2L) e, a partir do próximo ano, será até possível usar V2G (veículo para a rede) para que se faça luz em casa num dia em que a eletricidade falhar.

O volante tem muita personalidade. Mais grosso e reto embaixo, reforça a esportividade. Ele traz um botão vermelho OT (*overtake*, ultrapassar, em inglês), que serve para o motorista ter na ponta do dedo a potência máxima instantaneamente. Mas para isso é preciso conservar o botão pressionado, o que significa que é mais aconselhável usá-lo em linha reta. A sua utilidade é questionável, porque se você acelerar a fundo obtém a mesma resposta.

Há ainda um comutador azul que serve para definir o nível de frenagem regenerativa, em quatro etapas: quase 0; 1 (mais forte); 2 (dobra a desaceleração do 1); e 3 (volta a dobrar). Mas, mesmo neste último, não há função de condução com um só pedal.

Logo nos primeiros quilômetros percebe-se que a rolagem do Alpine é seca, o que não é surpresa dadas as calibragens mais firmes da suspensão e os pneus Michelin Pilot Sport S5. Nas curvas, desligar o controle de estabilidade torna o carro divertido se quisermos provocá-lo com volante e acelerador, soltando a traseira.

Já com a ajuda eletrônica o A290 se converte num animal com mordaça, e você sente as rodas sendo frenadas com bastante frequência. Aqui é tam

ines249

A cabine é a mesma do Renault R5, mas com visual que remete à Alpine

bém quando se nota que a direção deveria ter mais peso. Ela tem dois modos - Médio e Pesado –, mas falta um terceiro mais esportivo que ajude a sentir mais a estrada. A direção também deveria ser um pouco mais direta.

Os modos de condução podem ser ativados num botão no volante ou por meio da tela central sensível ao toque. As opções são Save (em que o rendimento fica limitado a 120 kW/163 cv); Normal (rendimento de 140 kW/190 cv); e Sport (em que o total de 160 kW/218 cv é entregue).

No modo Sport, o A290 vai de 0 a 100 km/h em 6,4 segundos (menos 0,3 s do que o Mini Cooper elétrico, que tem a mesma potência). A máxima de 170 km/h é a mesma do concorrente do outro lado do Canal da Mancha.

O melhor aspecto da dinâmica do Alpine A290 é a forma como freia. O sistema by wire (em que não há ligação física entre o pedal e o circuito hidráulico) foi muito bem desenvolvido, não mostrando nenhuma inconsistência, ao contrário do que se verifica em muitos carros elétricos. Em outras palavras, a resposta é imediata e linear.

Que nota final merece o A290? Positiva, mas com algumas questões. Ele é rápido e divertido de dirigir, mas não consegue marcar suficiente diferença para o Renault 5 E-Tech mais potente (150 cv/25 kgfm, e 30 kg mais leve). Seria mais adequado chamá-lo de Renault 5 GTi, porque o pedigree da Alpine exigiria um pouco mais de potência, direção mais esportiva e diferencial autoblocante mais eficaz que o sistema de vetorização de frenagem. Desse jeito, se justificariam melhor os 44.700 euros (R$ 290.260) desta versão. A Renault informa que não há planos de trazer o modelo para cá. QM

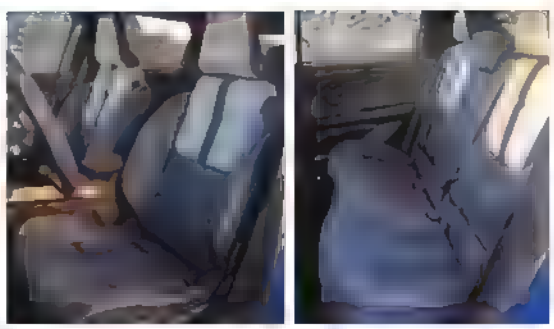
FICHA TÉCNICA

Motor: elétrico, síncrono com rotor bobinado, 218 cv e 30,6 kgfm
Bateria: ions de lítio, 52 kWh
Câmbio: 1 marcha, tração dianteira
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson (diant.), multibraços (tras.)
Freios: disco vent. lado nas quatro rodas
Pneus: 225/40 R19
Dimensões: compr., 399,7 cm; larg., 182,3 cm; altura, 151,2 cm; entre-eixos, 253,4 cm; peso, 1.554 kg; porta-malas, 251 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 6,4 segundos; velocidade máxima de 170 km/h
Recarga: AC, 11 kW, 10 a 80%, 3h20; DC, 100 kW, 15 a 80%, 30 min; autonomia, 364 km
*Dados de fábrica

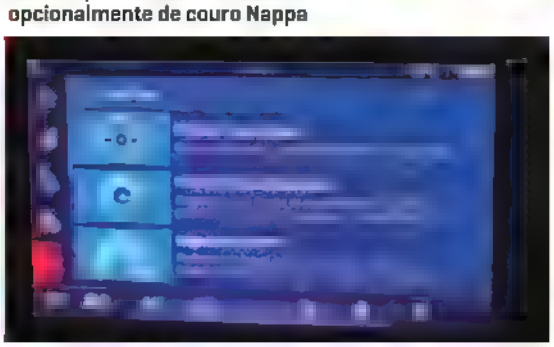
VEREDICTO

O A290 traz muitos recursos que o tornam um esportivo. Mas seu projeto poderia ser mais radical para diferenciá-lo mais do Renault R5, do qual deriva.

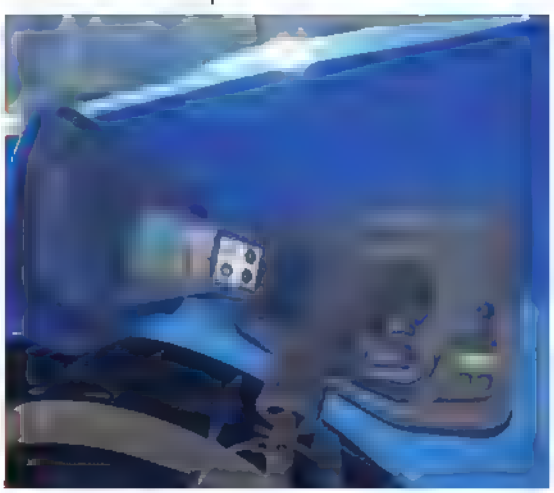
★★★★



Bancos podem ser revestidos opcionalmente de couro Nappa



Central multimídia tem tutorial que ensina o motorista a pilotar



ines249

ATENÇÃO: VALENDO

A Fiat Titano não completou dois anos antes de mudar por completo sua parte técnica agora, sim, ela ficou boa

Quase nada é impossível para a engenharia, desde que haja tempo e dinheiro suficientes à disposição. É difícil afirmar se faltou mais tempo ou dinheiro no projeto original da Fiat Titano, o fato é que após apenas 16 meses do seu lançamento ela está muito diferente, mesmo que não pareça.

A Stellantis alterou o local onde a picape é produzida (saiu da Nordex, no Uruguai, e foi para a fábrica da própria Fiat, na Argentina) e aproveitou essa mudança para trocar motor, câmbio, caixa de direção e freios e introduzir sistemas de segurança e assistência que não existiam antes. Foi um trabalho de engenharia, porque aos designers coube apenas mudar a base do para-choque, a fim de acomodar o radar do piloto automático.

A grande surpresa neste primeiro contato com a Fiat Titano 2026 foi perceber que a picape tinha salvação. Ela só precisava de mais atenção da equipe que transformou a Strada e a Toro em líderes de vendas no Brasil.

Se antes a Titano parecia ter a suspensão dianteira solta e conseguia inventar ondulações no asfalto liso, as novas molas, os amortecedores e até as buchas que isolam o chassi da cabine mudaram radicalmente o comportamento da picape. O modelo 2026 consegue aproveitar o curso de suspensão sem batidas secas. Filtra a aspereza de ruas de pedra, buraqueiras e lombadas com o mesmo conforto de uma Chevrolet S10 ou Toyota Hilux, por exemplo. Sessões de tortura no off-road também acabaram e a capacidade de carga permanece em 1.020 kg.

O conjunto mecânico antigo não era tão ruim. Ruim era sentir a vibração do 2.2 turbo diesel Blue HDI (de origem Peugeot), de 180 cv e 40,8 kgfm, e do câmbio automático de seis marchas nos pedais e no volante, como se a picape fosse um trator. Solucionaram isso com o novo motor 2.2 turbo diesel da família Pratola Serra, com 200 cv e 45,9 kgfm. É o mesmo que estreou na Rampage e já está na Fiat Toro e no Jeep Commander, mas na sua primeira aplicação longitudinal.

O novo câmbio é um automático

FOTOS DIVULGAÇÃO

Reparou na placa cinza sob o para-choque? Só isso mudou no desig...

de oito marchas da alemã ZF (ainda que seja fabricado na China). O câmbio ZF de nove marchas presente nos outros carros da linha só pode ser usado com motores transversais.

As Titano automáticas ainda ganharam uma caixa de transferência BorgWarner que permite variar o torque distribuído entre os eixos, garantindo uma tração integral (4WD) à picape quando em modo 4x4, mas ainda há a opção do modo 4x4 com reduzida nas marchas do câmbio.

A maior potência e o câmbio com primeira e segunda marchas mais curtas fazem a Titano 2026 parecer mais leve ao sair da inércia, ainda que seus 2 150 kg tenham sido mantidos. Conta também o fato de o torque máximo do novo motor que surge 500 rpm mais cedo, a 1.500 rpm. Ativando o modo Sport, as respostas ao pedal do acelerador são praticamente imediatas, até melhor do que em uma Toro ou em uma Rampage.

De acordo com a Fiat, o tempo de aceleração de 0 a 100 km/h foi reduzido de 12,4 s para 9,9 s, um ganho notável, sendo apenas 0,1 s mais lenta que uma Toro Ranch com o mesmo motor. O consumo, que era ruim, teria melhorado em até 17%, chegando a 9,9 km/l na cidade e 10,8 km/l na estrada, de acordo com os dados homologados junto ao Conpet/Inmetro.

A melhora no desempenho levou à troca do freio traseiro a tambor por discos ventilados, com atuadores para o novo freio de estacionamento eletrônico – sem função auto-hold.

Não acabou. Também trocaram a caixa de direção hidráulica por uma elétrica, o que diminui o peso da direção e conversa melhor com os novos sistemas de segurança e assistência ao motorista. A Titano Ranch 2026 (R$ 285.990) passa a ter de série pacote ADAS com frenagem automática de emergência, monitor de ponto cego e piloto automático adaptativo.

Também é a Titano Ranch quem ganha o quadro de instrumentos com tela de 7" e algumas melhorias no software da central multimídia, como oferecer conexão sem fio para Android Auto e Apple CarPlay, com opções de personalização da tela.

ines249

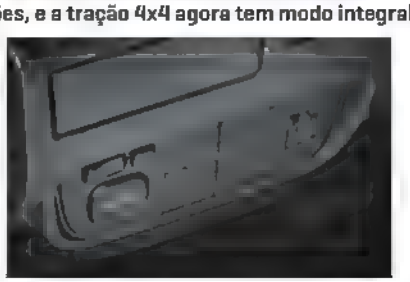
Telas avançaram em qualidade e informações, e a tração 4x4 agora tem modo integral, que distribui a força entre os eixos

As demais configurações Endurance (R$ 233.990) e Volcano (R$ 263.990) – seguem com seis airbags, controles de tração e estabilidade, assistente de descida e monitoramento de pressão dos pneus.

Por dentro, a alavanca do câmbio também é nova, do tipo joystick, e a parte dianteira da picape está com um *skid plate* em nova cor cinza.

Igualmente são exclusivos da versão topo de linha Ranch os bancos dianteiros elétricos, câmeras de visão 360°, sensores de estacionamento dianteiros e traseiros, chave presencial, ar-condicionado automático bizona, barras longitudinais, estribos e santantônio de série.

Este foi um primeiro contato com grandes surpresas. A Titano 2026 prova que, sim, era possível transformá-la em uma picape média digna e alinhada com as referências do segmento em termos de conforto.



Sistemas de segurança evoluíram

Versão Ranch tem chave presencial

Há modos de condução só para o 4x4

Mesmo que a Fiat Titano 2026 tenha ficado até R$ 26.000 mais cara que o modelo 2025, as melhorias foram tão abrangentes que é possível vê-la sob outra perspectiva. Por R$ 285.990, a Titano Ranch é a picape média com ADAS e piloto automático adaptativo mais barata do Brasil e é quase tão rápida quanto uma Ford Ranger V6 3.0 ou Chevrolet S10 2.8 turbo diesel. Quem diria!

E se a Stellantis tivesse esperado a Fiat Titano "ficar pronta" para ser lançada? A empresa já trabalhava nessas mudanças quando a Titano foi lançada no Brasil, em março de 2024. Já existia o planejamento para a produção na Argentina com uma variação dela para a marca Ram, prevista para o ano que vem e que poderá ser chamada de Ram 1200. Por outro lado, era necessário honrar um contrato dos tempos da PSA Peugeot Citroën. A Fiat Titano é o legado mais

ines249

Com 3,18 m de entre-eixos, a Fiat Titano ainda é uma das maiores entre as picapes médias e leva até 1.020 kg de carga

complexo que ficou do conglomerado francês na fusão com a Stellantis, pois era um projeto que nasceu em parceria com a chinesa Changan para ser vendido no Brasil como Peugeot Landtrek. Isso foi cancelado pela Stellantis e o projeto, repassado à Fiat. Esta até fez seus ajustes, que inclusive adiaram o lançamento da picape, mas nada que ajudasse a convencer que a Titano é um produto da mesma marca que fabrica sucessos como Strada e Toro. Agora ela convence.

A Fiat Titano 2026 não está apenas mais potente e equipada, mas também mais confortável e capaz no asfalto e no off-road. Agora ela mostra que é, sim, capaz de enfrentar as picapes médias de entrada e intermediárias de igual para igual sem depender tanto dos grandes descontos que eram praticados pela Fiat até então. Mas os descontos de 16% para vendas diretas estão mantidos. QM

Bancos dianteiros têm ajustes elétricos

Espaço traseiro não mudou: é bem bom

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 285.990
Motores: diesel, dianteiro, longitudinal, 4 cilindros em linha, 16V, 2.184 cm³, 200 cv a 3.500 rpm, 45,9 kgfm a 1.500 rpm
Câmbio: automático, 8 m., tração 4x4 integral e bloqueio no diferencial traseiro
Direção: elétrica, diâm. giro, 14 m
Suspensão ind. duplo A (diant.) / eixo rígido (tras.)
Freios: disco ventilado (diant. e tras.)
Pneus: 255/50 R20
Dimensões: comprimento, 533 cm, largura, 222 cm, altura, 189,7 cm, entre-eixos, 318 cm, peso, 2.150 kg, caçamba, 1.109 l, capacidade de carga, 1.020 kg, tanque de combustível, 80
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 9,9 s, veloc. máx., 180 km/h
*Dados de fábrica

VEREDICTO

O que faltava à Fiat Titano era um pouco mais de dedicação. O design não traduz o quão radical foi sua evolução. É ruim ter mudado tão cedo, mas pior seria queimar seu filme para sempre.

★★★★½

OLHAR DISTINTO

O X consegue ser original na comparação com os SUVs ocidentais e também com os outros chineses

POR **HENRIQUE RODRIGUEZ** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Foi-se o tempo em que escrever sobre um carro chinês passava por enumerar suas semelhanças com carros ocidentais. Hoje, a maioria dos carros chineses é diferente daqueles do resto do mundo, mas são muito parecidos entre si, como se todos fossem desenhados pelo mesmo designer. Quase todos, porque o Zeekr X é bem diferente de qualquer outro SUV elétrico que já tenhamos visto.

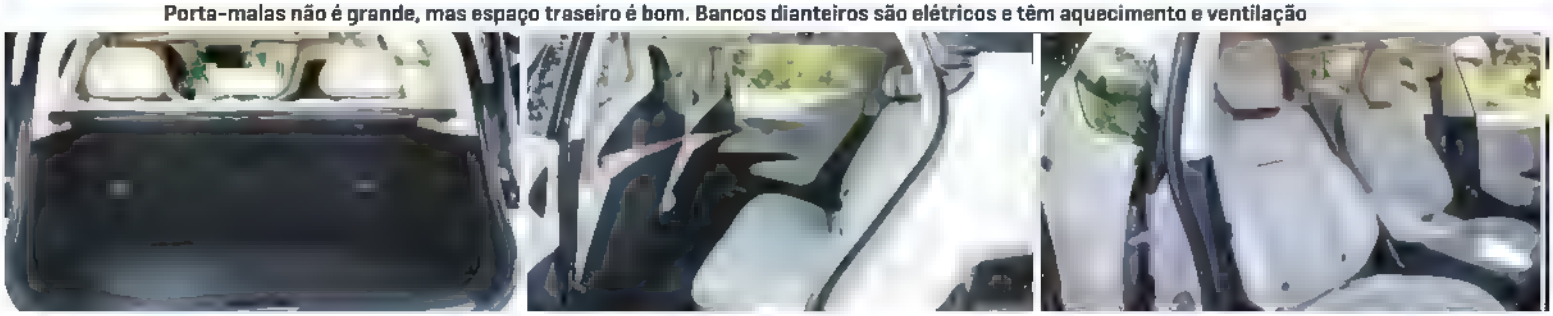
Pode conferir na ficha técnica: o Zeekr X é um SUV médio, mesmo que lembre monovolumes ou hatches médios por certos ângulos. Pode ser culpa do capô abaulado ou da traseira, com as lanternas fininhas camufladas ao redor do vidro. O que não falta é detalhe exótico, como a seção traseira do teto panorâmico que, na verdade, integra a tampa do porta-malas, e os faróis à meia altura da frente, que, de longe, se apagados, mais parecem tomadas de ar.

Nas ruas, o Zeekr X destoa de tão incomum – mesmo que o tom de cinza na carroceria não lhe dê o devido destaque. Aliás, nem é um cinza sólido como os outros, mas sim metálico. Pode ser este o tipo de exclusividade que o comprador de carros de luxo como este busca, enquanto outras marcas preferem se apegar às semelhanças entre seus modelos.

A combinação de azul e branco na cabine é uma opção ao cinza-padrão, mas há detalhes dourados nos dois. Também é diferente, mas o que se sobressai é a qualidade dos revestimentos, que são sintéticos e muito bons ao tato. A forração das portas tem pequenos furos que, no escuro, formam o horizonte

ines249

Porta-malas não é grande, mas espaço traseiro é bom. Bancos dianteiros são elétricos e têm aquecimento e ventilação



de uma cidade quando retroilumi nado, acompanhando a iluminação ambiente que atravessa o centro do painel. Teto e colunas são revestidos de microfibra que imita suede (um Alcantara sem grife). As maçanetas foram substituídas por botões nas portas e os comandos dos vidros elétricos por pequenas chaves que, ao primeiro acionamento, parecem ter comandos invertidos, mas trata-se apenas de uma lógica diferente.

A verdade é que o X reinterpreta alguns conceitos. Sob a tela de 14,6" (com chip Snapdragon e 128 GB de memória), há gancho retrátil entre as portas USB e uma bolsa logo abaixo. É como se isso fosse o porta-luvas, já que o compartimento tradicional não existe. No console, que é separado do painel, há um compartimento fechado por uma esteira e, dentro dele, os porta-objetos que podem se armar para

Esta peça quadrada é a chave

Yamaha assina o som da Zeekr

fora. O carregador sem fio de smart phones com 50 W de potência está a frente do apoio de braços, bem à mão. E a chave é quadrada.

Dá para perder um tempo no carro, mas as funções inusitadas da central multimídia atraem. Além de ser bem rápida e com resolução excelente, tem os principais comandos sempre à mão. Por meio dela é possível operar a câmera interna que grava ou fotografa os passageiros, ou mesmo transformar o X em carro de telemensagem. Explico: há alto-falantes externos, na frente do carro, que podem reproduzir sons de esportivo, trator, miados de gato e o relinchar de cavalo. Isto, porém, permite uma comunicação com o lado de fora, que só funciona com o carro parado e pode captar micro fones internos ou mesmo reproduzir o que toca no celular. Eu busquei uma telemensagem bem cafona no

ines249

No painel, há gancho retrátil entre as USBs e, no console, porta-objetos sob esteira

YouTube e reproduzi. Me julgue. Se isso não basta, o carro também pode piscar suas luzes para acompanhar o ritmo de músicas predefinidas. Mas, vá por mim, a qualidade do som Yamaha de dentro da cabine é infinitamente melhor.

Ao menos o Zeekr X não se perde em funções duvidosas. Existe um carro ali e com rodar muito acima da média de outros chineses: é um carro na mão, bem justinho e responsivo aos comandos do volante, mas com curso de suspensão suficiente para rodar no Brasil sem sofrer, mesmo com suas rodas aro 20" de alumínio. É o mínimo esperado de um carro com a difícil missão de se afirmar como um chinês de luxo.

Na verdade, é tão chinês quanto um Volvo EX30, que sai da mesma fábrica em Chengdu – Zeekr e Volvo pertencem à Geely. O EX30 usa a mesma plataforma SEA2 do Zeekr X, mas este tem 10 cm a mais na distância entre-eixos e uma proposta quase antagônica à do Volvo, que é despojado e simples por dentro de propósito.

Os dois SUVs, aliás, compartilham motores. O Zeekr X Premium, de R$ 298.000, tem 272 cv como os EX30, com preços entre os R$ 229.950, da versão Core, e R$ 299 950, da versão Ultra. O carro testado, porém, é da versão Flagship, de R$ 338 000, e que tem um motor por eixo e a soma de 428 cv. Isso justifica o tempo de 0 a 100 km/h, de parcos 4 segundos. Apenas mais um dos seus exageros.

A Zeekr poderia ter exagerado, tambem, na bateria: seus 66 kWh rendem 304 km na projeção do Inmetro – a versão de um motor faz 332 km. O porta-malas de 362 litros também não é dos maiores. Mas não há motivos para esperar algo racional de um carro de luxo que pode relinchar. QR

TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	4 s
0 a 1.000 m	23,8 s / 195,2 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA*	180 km/h
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	1,5 s
D 60 a 100 km/h	1,9 s
D 80 a 120 km/h	2,4 s
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	13,2/30,8/70,8 m
CONSUMO	
Urbano	n/d
Rodoviário	n/d
RUIDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	L.O./-
80/120 km/h	61,9/67,3 dBA
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	99 km/h
Rotação do motor a 100 km/h	-
Volante	2,5 voltas
PREÇO	
Preço	R$ 338.000
Garantia	5 anos

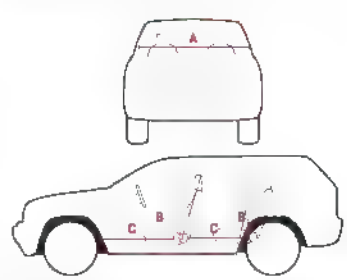
CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m, temp., 23 °C, umid. relat., 63%, press., 763 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas.

*Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Motor: do s, elétricos, com 428 cv e 55 kgfm **Câmbio:** marcha fixa, tração ntegra **Direção:** elétr ca **Suspensão:** ind McPherson (diant.), multi.link (tras.) **Freios:** disco vent (diant. e tras.) **Pneus:** 245/45 R20 **Dimensões:** compr., 443,2 cm, larg., 183 6 cm, alt., 157,2 cm, entre-eixos, 275 cm, porta-malas, 362 **Bateria** LFP, 66 kWh com recarga a 22 kW (AC) e 150 kW (DC), com sistema V2.

ERGONOMIA



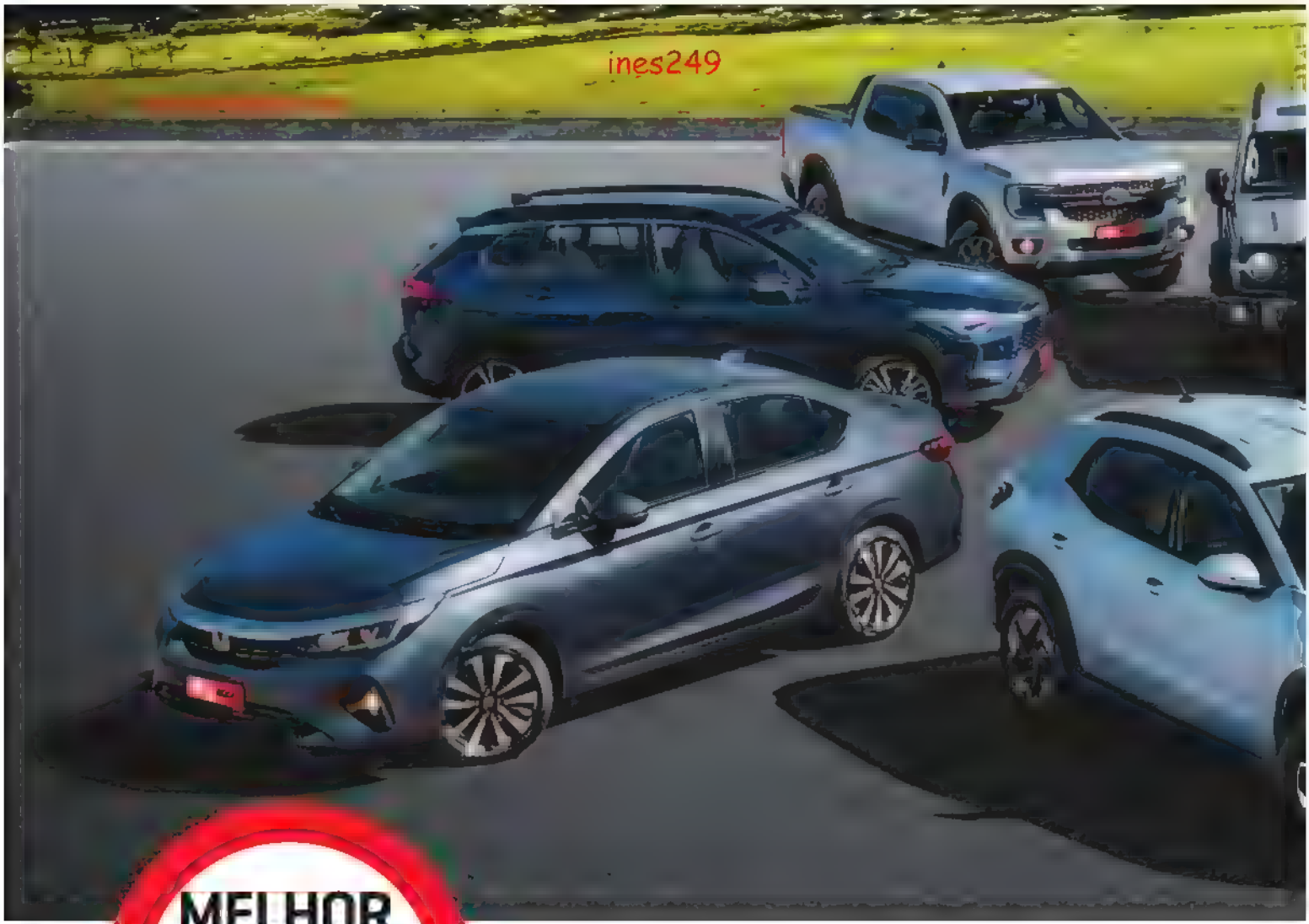
A. 155,8 cm (diant.) / 144,6 cm (tras.) B. 102 cm (diant.)/ 85,5 cm (tras.) C. 95 cm (d ant.) / 96,6 cm (tras.)

VEREDICTO

As funções inusitadas são para mostrar aos amigos uma vez só. No resto do tempo, o Zeekr X é realmente bom e tem preço interessante para o contexto dos carros elétricos de luxo

★★★★★

ines249



MELHOR COMPRA QUATRO RODAS 2025

BONS, BONITOS E MENOS CAROS

Selecionamos os carros que melhor se equilibram em conteúdo, preço e custos que você precisa considerar antes de ir às compras - POR HENRIQUE RODRIGUEZ | FOTOS FERNANDO PIRES

Este texto que para você, leitor, representa o início do Melhor Compra, para nós é o final de um trabalho árduo de apuração que considerou todos os carros à venda no Brasil e os classificou dentro de 31 categorias após votações de nossa equipe, em que ponderamos resultados de testes, comparativos e os custos de compra, seguro, revisões e peças. É nesse momento que surgem as surpresas, como o SUV híbrido com revisões mais caras que as de uma picape diesel, o farol de quase R$ 8.000 em carro nacional ou o compacto básico com revisões mais caras que sua versão completa, com mecânica mais sofisticada. Os serviços de revisão, aliás, encareceram no último ano. A VW abandonou as três primeiras revisões gratuitas e marcas como Honda e Fiat não têm mais preço fixo para serviços, e podem estar deixando um flanco em aberto para as rivais.

Uma outra realidade do contexto atual e que, embora o Melhor Compra considere os preços de tabela (que é o preço sugerido às concessionárias), eles nem sempre são praticados. Por isso destacamos quando há alguma oferta nacional e também casos de marcas da Stellantis, que têm preços mais baixos para vendas diretas à pessoa física, que acabam sendo os preços praticados também para os carros nos estoques das lojas.

Na reta final desta edição, o governo federal ainda lançou o programa Carro Sustentável, que isenta ou reduz o IPI de carros nacionais que respeitam exigências de conteúdo nacional, emissões e reciclabilidade. Isso afeta apenas os carros mais baratos feitos no Brasil, que ainda têm bônus oferecidos pelas próprias fabricantes.

Em meados de outubro ainda entrará em vigor o IPI Verde, que alterará a alíquota do IPI de todos os veículos vendidos no Brasil, que agora serão classificados de acordo com o combustível e a potência, mas também poderão ter imposto abatido em função da reciclabilidade e das suas emissões, mas o impacto disso será mais pontual, podendo servir de incentivo aos híbridos nacionais.

Se você pretende trocar de carro em 2025 ou sempre é consultado pela sua família, este guia é para você.

COMO LER ESTE GUIA

PREÇO O valor utilizado como referência é sempre o que consta na tabela oficial divulgada pelo fabricante ou importador válido em junho de 2025.

DESVALORIZAÇÃO Calculada pela Mobiauto, a taxa indica quanto um modelo zero-km perderá valor em até 12 meses de uso.

SEGURO O perfil QUATRO RODAS é de homem casado, 35 anos, sem filhos, com garagem em casa e no trabalho, ambos em São Paulo. Os valores são para bônus zero e com franquia integral.

PEÇAS Cesta com os itens mais utilizados na manutenção e comumente atingidos em pequenas colisões. Preços fornecidos pela Suiv (Sistema Unificado de Informações Veiculares).

REDE Número de autorizadas da marca informado pela fabricante.

EQUIPAMENTOS Itens de série indicados pelas siglas ACC (controle de cruzeiro adaptativo), AB (airbag seguido pelo número), ADAS (frenagem de emergência, assistente ou alerta de faixa, alerta de ponto cego – no mínimo dois), AJT (câmbio automático), EST (auxílio de estacionamento, como sensor ou câmera de ré), ESP (controle de estabilidade), MJL (multimídia) e S&S (start-stop).

REVISÕES Valor das inspeções no plano de manutenção pelo fabricante ou importador considerando todas as revisões necessárias até os 60 000 km. Algumas marcas não estabelecem revisões fixas ou vendem contratos de serviço.

PARCEIROS QUE COLABORARAM NO MELHOR COMPRA 2025

TEX - PARTE DA SERASA EXPERIAN É o braço estratégico para o mercado de seguros da Serasa Experian, a primeira e maior datatech do Brasil. É especializada em soluções para corretoras e seguradoras.

MOBIAUTO Uma das maiores plataformas de vendas de automóveis do Brasil, com mais de 12 milhões de acessos mensais. Parceira da QUATRO RODAS também no Prêmio Melhor Valor de Revenda.

SUIV (SISTEMA UNIFICADO DE INFORMAÇÕES VEICULARES) É uma empresa de consultoria automotiva, segurança viária e sistemas automotivos (*www.suiv.com.br*).

ines249

ESCOLHIDO A DEDO

MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS 65
2025
GRANDE VENCEDOR

Equilíbrio entre conteúdo, desempenho, consumo, preço e custos garantiu ao Volkswagen Tera o título de Melhor Compra em 2025

O carro da foto é exatamente aquele com número de série TT300092, que vimos nascer na edição 791/março ("Missão Secreta"). Culpa do acaso, pois àquela altura não fazíamos ideia de como seria o conteúdo e a estratégia do Tera Comfort, tampouco havíamos dirigido o carro. E agora está aqui como a Melhor Compra de 2025.

Existem carros maiores e mais rápidos que o Volkswagen Tera pelos mesmos R$ 126.990, inclusive nas páginas deste especial. Mas todos pesarão mais na economia doméstica no final do mês, seja com o custo de revisões, seja com o consumo de combustível (o Tera fez 13,3 km/l em regime urbano e 17,4 km/l no rodoviário, em nossos testes) e, se tiverem frenagem de emergência que identifica pedestres, não terão piloto automático adaptativo de série. Além do mais, estamos falando de um carro de R$ 126 990 com chave presencial, rodas aro 16" diamantadas, quadro de instrumentos digital de 8" e central multimídia de 10,1" com conexão 4G, bom acabamento para uma versão intermediária e porta-malas de 350 litros, além dos seis airbags. O Tera é aquilo que o Polo sempre quis ser, inclusive quanto à suspensão, um pouco mais confortável e elevada, e tão robusta quanto.

É importante frisar que o título é para o Tera Comfort, a versão mais racional da linha. Os R$ 13 000 de diferença para a versão High (R$ 139.990) são vinculados a itens como rodas maiores, iluminação ambiente, quadro de instrumentos digital maior, ar digital, base de carregamento sem fio (opcional de R$ 1.400 no Comfort) e bancos de vinil. O Comfort, porém, não é perfeito: deveria ter câmera de ré e tweeters no som – uma economia injustificável que vem desde o Polo

FOTOS: FERNANDO PIRES

ines249

MELHOR COMPRA
QUATRO RODAS 65
2025
DESTAQUE DO ANO

ALÉM DA APARÊNCIA

O GAC Aion V entrega itens que todo carro familiar poderia ter, mas só são encontrados na sua totalidade em carros de alto luxo

Reunimos todos os carros da GAC à venda no Brasil na edição 795, julho e aquele que mais chamou a nossa atenção foi o Aion V, que nem recebe a devida atenção.

É bem verdade que os carros elétricos perderam um pouco do seu apelo neste ano, especialmente na faixa acima dos R$ 200.000. No entanto, não existe um carro abaixo dos R$ 214.990 cobrados pelo GAC Aion V Elite, seja ele híbrido ou a combustão, que tenha o mesmo conforto e equipamentos como massagem nos bancos dianteiros (que são elétricos e ventilados) ou um compartimento climatizado, cuja temperatura pode variar dos -15 °C de um freezer aos 50 °C de uma estufa o suficiente para gelar uma bebida ou esquentar uma papinha de bebê.

Com 4,60 m de comprimento e 2,78 m de entre-eixos, o Aion V é pouco menor que um Jeep Commander (que parte dos R$ 231.490) e também tem bancos traseiros reclináveis (neste, em até 137°) e sete airbags (sendo o sétimo central, entre os bancos da frente). Mas só o GAC oferece mesinhas traseiras, teto solar panorâmico e porta-malas cuja capacidade é de 427 l, com abertura elétrica. Ainda tem sistema de som com nove alto-falantes e uma central multimídia de 14,6" rápida e com uma boa interface.

O GAC Aion V traz um motor elétrico traseiro de 204 cv e 24,5 kgfm, enquanto sua bateria de 75,3 kWh tem autonomia de 389 km, no Inmetro, um excelente rendimento, e pode ser recarregada a uma potência de até 180 kW em DC, uma das maiores entre os chineses à venda no Brasil, mas apenas a 6,6 kW em AC.

Este Destaque no Melhor Compra é para jogar luz sobre este que, provavelmente, é o carro mais subestimado do Brasil na atualidade, em uma marca que ainda precisa dizer a que veio.

ines249

MELHOR COMPRA 2025 CARROS ATÉ R$ 85.000

1º RENAULT KWID 1.0 ZEN
· R$ 80.690 ·

Este é o carro mais barato do Brasil em 2025, ainda que o preço de tabela tenha subido tanto que a categoria de carros até R$ 75 000 deixou de existir. O que trouxe o Renault Kwid Zen a esta primeira posição foi seu compromisso com os custos de propriedade baixos. Seus preços de revisões e cestas de peças foram reajustados, mas não dispararam como os concorrentes diretos, como você verá adiante Isso é especialmente importante neste segmento. Um ponto negativo é que nesta linha 2026 o Kwid Zen perdeu o rádio com Bluetooth, antes item de série. A versão Intense, com central multimídia e câmera de ré, custa R$ 83.890

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-9,43%
Seguro	R$ 1.305
Rede	300
Equipamentos	ESP, AB2,

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 879
Pastilhas de freio	R$ 802
Kit de embreagem	R$ 895
Farol esquerdo	R$ 817
Para-choque dianteiro	R$ 727
Retrovisor esquerdo	R$ 913
Total	**R$ 4.833**

REVISÕES

10 000 km	R$ 804
20 000 km	R$ 873
30 000 km	R$ 873
40 000 km	R$ 1 041
50 000 km	R$ 743
60 000 km	R$ 1 044
Total	**R$ 4.778**

2º CITROËN C3 LIVE 1.0
· R$ 81.400 ·

Esta versão de entrada do Citroën C3 venceu esta categoria nos dois últimos anos com o forte argumento do espaço na cabine e o porta-malas. No entanto, em um ano o custo das seis primeiras revisões aumentou R$ 1.532, para um total de R$ 6.756. Uma revisão no valor de R$ 1 995 pesa muito no orçamento familiar

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-11,3%** Seguro **R$ 1 428** Rede **182**
Equipamentos **ESP, AB2**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.183
Pastilhas de freio	R$ 775
Kit de embreagem	R$ 1.403
Farol esquerdo	R$ 1.018
Para-choque dianteiro	R$ 1.602
Retrovisor esquerdo	R$ 656
Total	**R$ 6.617**

REVISÕES

10 000 km	R$ 576
20 000 km	R$ 1 380
30.000 km	R$ 576
40 000 km	R$ 1.995
50 000 km	R$ 576
60 000 km	R$ 1.853
Total	**R$ 6.756**

3º FIAT MOBI TREKKING
· R$ 82.990 ·

O Fiat Mobi Trekking é o mais apertado dos três (tem 2,30 m de entre-eixos) No último ano, trocou o motor 1.0 Fire de 74 cv pelo três-cilindros 1.0 Firefly de 75 cv e perdeu as revisões com preço fixo. Peças que podem ser facilmente danificadas em colisões, como para-choque frontal e farol e retrovisor esquerdo, estão entre as mais caras.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-13,8%** Seguro **R$ 1.331** Rede **537**
Equipamentos **ESP, MUL, AB4**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.131
Pastilhas de freio	R$ 628
Kit de embreagem	R$ 1.050
Farol esquerdo	R$ 1.177
Para-choque dianteiro	R$ 3.195
Retrovisor esquerdo	R$ 1.174
Total	**R$ 8.355**

REVISÕES

10 000 km	R$ 847
20 000 km	R$ 768
30 000 km	R$ 881
40 000 km	R$ 1 375
50 000 km	R$ 898
60 000 km	R$ 1.148
Total	**R$ 5.315**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º HYUNDAI HB20 1.0 COMFORT
· R$ 95.790 ·

Neste preço, o que a versão de entrada do Hyundai HB20 pode entregar a mais são os seis airbags de série, acendimento automatico dos faróis, central multimídia, piloto automático e vidros elétricos apenas nas portas dianteiras. A versão acima, Limited (R$ 99.990), pode interessar por ter vidros elétricos nas quatro portas, chave presencial, sensores traseiros e rodas de liga leve. Ainda será, no entanto, um carro com motor 1.0 de 80 cv, mas que garante ao HB20 um desempenho acima da média entre os carros de entrada. O preço do farol esquerdo destoa dos outros valores, mas o HB20 tem as revisões mais baratas entre os carros a combustão neste Melhor Compra.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-7,2%
Seguro	R$ 1.305
Rede	214
Equipamentos	ESP, AB2, MUL, ABB, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.524
Pastilhas de freio	R$ 590
Kit de embreagem	R$ 878
Farol esquerdo	R$ 2.824
Para-choque dianteiro	R$ 475
Retrovisor esquerdo	R$ 578
Total	**R$ 6.870**

REVISÕES

10 000 km	R$ 318
20 000 km	R$ 845
30.000 km	R$ 839
40 000 km	R$ 918
50 000 km	R$ 803
60 000 km	R$ 823
Total	**R$ 3.944**

2º VOLKSWAGEN POLO 1.0 TRACK
· R$ 95.790 ·

Queridinho das locadoras e dos motoristas de aplicativo, o Polo Track resiste muito bem às más condições das vias brasileiras e é um carro bom de dirigir, ainda que um pouco lento. Seus custos de propriedade ainda estão abaixo da média. A questão é que ele entrega poucos equipamentos pelo mesmo preço de um HB20 Comfort.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,6%** Seguro **R$ 1 350** Rede **545**
Equipamentos **ESP, AB4**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.301
Pastilhas de freio	R$ 522
Kit de embreagem	R$ 755
Farol esquerdo	R$ 1.047
Para-choque dianteiro	R$ 754
Retrovisor esquerdo	R$ 566
Total	**R$ 4.945**

REVISÕES

10 000 km	R$ 703
20 000 km	R$ 797
30.000 km	R$ 697
40 000 km	R$ 1.068
50 000 km	R$ 697
60 000 km	R$ 799
Total	**R$ 4.761**

3º PEUGEOT 208 1.0 STYLE
· R$ 103.990 ·

Único carro 1.0 aspirado (tem 75 cv) com teto solar do Brasil, o Peugeot 208 Style ainda tem faróis full-led (carríssimos, por sinal), rodas de liga leve aro 16, vidros elétricos nas quatro portas e câmera de ré. Custa mais barato que HB20 e Polo. Mas a economia será deixada nas concessionárias em revisões e peças de reposição caras.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-1,8%** Seguro **R$ 1.580** Rede **118**
Equipamentos **ESP, MUL, AB4, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.681
Pastilhas de freio	R$ 630
Kit de embreagem	R$ 1.403
Farol esquerdo	R$ 8.844
Para-choque dianteiro	R$ 4.243
Retrovisor esquerdo	R$ 781
Total	**R$ 15.582**

REVISÕES

10 000 km	R$ 598
20 000 km	R$ 1 283
30 000 km	R$ 598
40 000 km	R$ 1 898
50 000 km	R$ 598
60 000 km	R$ 1 558
Total	**R$ 6.525**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA 2025 CARROS ATÉ R$ 120.000

1º HONDA CITY SEDAN LX
· R$ 117.500 ·

Sendo a versão de entrada do Honda City, não há assistentes autônomos, freio de estacionamento eletrônico ou saída de ar traseira (que fazem a versão EX custar R$ 16 000 mais caro). Mas tem central de 8", câmera de ré, faróis automáticos, chave presencial e rodas de liga leve, ar manual e bancos de tecido.

A vantagem do Honda City LX está mesmo no preço de compra e nos gastos gerais, enquanto tem o motor 1.5 flex com injeção direta (126 cv e 15,8 kgfm) e câmbio automático CVT, que o faz ser muito econômico. O espaço interno é muito bom e ainda sobram 519 l de capacidade no porta-malas. É um bom carro para a família.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-2,9%
Seguro	R$ 1.453
Rede	215
Equipamentos	ESP, ABS, MUL, ESC, AUT, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.207
Pastilhas de freio	R$ 698
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.888
Para-choque dianteiro	R$ 985
Retrovisor esquerdo	R$ 1.367
Total	R$ 7.145

REVISÕES

10 000 km	R$ 420
20 000 km	R$ 849
30 000 km	R$ 758
40 000 km	R$ 1.903
50 000 km	R$ 758
60 000 km	R$ 1.403
Total	R$ 5.887

OFERTA R$ 106.990

2º PEUGEOT 208 ALLURE
· R$ 113.990 ·

É para quem faz questão de desempenho nesta categoria. Esta é a versão mais barata com o motor 1.0 turbo (130 cv e 20,4 kgfm) e câmbio CVT. É um pecado só ter quatro airbags, mas traz ar digital, câmera e sensores de ré, luzes diurnas de led, quadro de instrumentos digital e rodas de liga aro 16". Suas peças, porém, são caras.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-3%** Seguro **R$ 1.433** Rede **118**
Equipamentos **ESP, MUL, ABA, MUL, ESC, AUT**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.681
Pastilhas de freio	R$ 1.144
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 6.845
Para-choque dianteiro	R$ 2.810
Retrovisor esquerdo	R$ 780
Total	R$ 13.260

REVISÕES

10 000 km	R$ 715
20 000 km	R$ 715
30.000 km	R$ 936
40 000 km	R$ 715
50 000 km	R$ 715
60 000 km	R$ 1.684
Total	R$ 5.480

3º HONDA CITY HATCHBACK LX
· R$ 117.500 ·

Tem quase todos os predicados da versão sedã, que custa o mesmo. A questão é que seu porta-malas leva só 268 litros (31 a mais que o 208), uma falta que o impede de ser visto como um sucessor do Fit e também limita suas vendas. Hoje os hatches têm detalhes que evocam um lado esportivo que não é tão compatível com seu desempenho.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-3,5%** Seguro **R$ 1.437** Rede **215**
Equipamentos **ESP, ABS MUL, ESC, AUT, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.207
Pastilhas de freio	R$ 898
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 3.033
Para-choque dianteiro	R$ 985
Retrovisor esquerdo	R$ 1.368
Total	R$ 7.292

REVISÕES

10 000 km	R$ 420
20 000 km	R$ 849
30 000 km	R$ 758
40 000 km	R$ 1.903
50 000 km	R$ 758
60 000 km	R$ 1.403
Total	R$ 5.887

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º HONDA CITY SEDAN EXL · R$ 140.800 ·

Esta é a versão mais acessível do Honda City com bancos de couro, monitor de pontos cegos (que se juntam a frenagem de emergência e piloto automático adaptativo) e quadro de instrumentos parcialmente digital de 7" e ar-condicionado automático e digital com saídas traseiras, itens cada vez mais requisitados nos sedãs.

Novamente, pesam a seu favor o bom espaço interno e a capacidade do porta-malas, somados ao fato de ter custos de peças e revisões mais próximos da média dos carros compactos – um dos segredos é abrir mão de faróis de led –, além de baixa desvalorização. Não inspira emoção, mas não tende a causar estresse a longo prazo.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-4,8%
Seguro	R$ 1.885
Rede	215
Equipamentos	ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, SBS, ACC

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.207
Pastilhas de freio	R$ 898
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.888
Para-choque dianteiro	R$ 985
Retrovisor esquerdo	R$ 1.367
Total	R$ 7.145

REVISÕES

10 000 km	R$ 420
20 000 km	R$ 849
30 000 km	R$ 758
40 000 km	R$ 1.903
50 000 km	R$ 758
60 000 km	R$ 1.403
Total	R$ 5.887

2º VOLKSWAGEN VIRTUS COMFORTLINE · R$ 144.490 ·

Versão intermediária do Volkswagen Virtus já vem com piloto automático adaptativo, frenagem de emergência, ar digital, bancos de vinil, faróis e lanternas de led, quadro de instrumentos digital de 8" e central de 10,1". O motor 1.0 turbo (128 cv e 20,4 kgfm) é combinado ao câmbio automático de seis marchas. Peca por ser mais caro.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,8%** Seguro **R$ 1.727** Rede **545**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, SBS, ACC**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 3.891
Pastilhas de freio	R$ 706
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.923
Para-choque dianteiro	R$ 875
Retrovisor esquerdo	R$ 777
Total	R$ 9.172

REVISÕES

10 000 km	R$ 744
20 000 km	R$ 837
30.000 km	R$ 737
40 000 km	R$ 1.586
50 000 km	R$ 737
60 000 km	R$ 837
Total	R$ 5.458

3º CAOA CHERY ARRIZO 6 1.5 PRO HYBRID · R$ 139.990 ·

Este é o único representante dos sedãs médios nesta faixa de preço e o único importado na lista (vem da China). Mede os mesmos 2,65 m de entre-eixos de um Virtus e seu motor 1.5 turbo de 147 cv é combinado a um sistema híbrido leve de 48 V, mas que não o faz ser mais econômico que os demais. Seu preço aumentou R$ 10.000 em julho.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,4%** Seguro **R$ 1.735** Rede **125**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, SBS, ACC**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.888
Pastilhas de freio	R$ 581
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.867
Para-choque dianteiro	R$ 1.309
Retrovisor esquerdo	R$ 4.707
Total	R$ 14.332

REVISÕES

10 000 km	R$ 585
20 000 km	R$ 834
30 000 km	R$ 585
40 000 km	R$ 1.558
50 000 km	R$ 585
60 000 km	R$ 1.145
Total	R$ 5.290

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º TOYOTA COROLLA 2.0 XEI · R$ 167.590 ·

O Toyota Corolla XEi exemplifica os ônus e bônus de escolher um sedã médio: se por um lado, ele traz suspensão traseira independente, sete airbags, piloto automático adaptativo, sensores de estacionamento dianteiros e traseiros e farol alto automático; por outro, é difícil entender o motivo de não ter faróis de led quando até as luzes de neblina e as lanternas são de led. Ao menos hoje tem central de 10" mais rápida. Além de ser bom de pós-venda e de revenda, sua mecânica rende bem: tem motor 2.0 com injeção direta (175 cv e 21,3 kgfm) e câmbio CVT com dez marchas, sendo a primeira uma marcha física para embalar mais rápido.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-4,5%
Seguro	R$ 1.864
Rede	350
Equipamentos	ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, SBS, ACC

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.139
Pastilhas de freio	R$ 799
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 3.752
Para-choque dianteiro	R$ 1.870
Retrovisor esquerdo	R$ 1.606
Total	R$ 10.166

REVISÕES

10 000 km	R$ 543
20 000 km	R$ 1.062
30 000 km	R$ 765
40 000 km	R$ 1.452
50 000 km	R$ 753
60 000 km	R$ 1.359
Total	R$ 5.934

2º VOLKSWAGEN VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI · R$ 168.490 ·

Lembra-se do Virtus GTS? Ele evoluiu para o Exclusive, que mantém o motor 1.4 TSI (150 cv e 25,5 kgfm), a suspensão mais firme, rodas aro 18, simulador de ronco para o modo Sport e acabamento diferenciado. É bem equipado, mas tem dimensões de sedã compacto, eixo de torção na traseira e custa mais que um Corolla.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-5,3%** Seguro **R$ 1 937** Rede **545**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, SBS, ACC**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.474
Pastilhas de freio	R$ 706
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.923
Para-choque dianteiro	R$ 3.037
Retrovisor esquerdo	R$ 1.121
Total	R$ 9.261

REVISÕES

10 000 km	R$ 746
20 000 km	R$ 839
30.000 km	R$ 739
40 000 km	R$ 1.700
50 000 km	R$ 740
60 000 km	R$ 839
Total	R$ 5.603

3º NISSAN SENTRA ADVANCE 2.0 · R$ 171.890 ·

A Nissan entendeu que o Sentra precisava de sistemas autônomos em todas as versões e resolveu isso para a linha 2026. Mais caro de todos, ao menos tem banco elétrico para o motorista e ar-condicionado automático bizona, mas sua central é menor. Seu motor é um 2.0 aspirado (151 cv e 20 kgfm) com câmbio CVT de seis marchas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-5%** Seguro **R$ 2.101** Rede **180**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, SBS, ACC**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.758
Pastilhas de freio	R$ 878
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7.953
Para-choque dianteiro	R$ 1.709
Retrovisor esquerdo	R$ 1.501
Total	R$ 14.797

REVISÕES

10 000 km	R$ 827
20 000 km	R$ 1.353
30 000 km	R$ 827
40 000 km	R$ 1.353
50 000 km	R$ 827
60 000 km	R$ 1.353
Total	R$ 5.940

FOTOS: FERNANDO PINTO E DIVULGAÇÃO

ines249

1º AUDI A3 SEDAN ADVANCE

· R$ 289.990 ·

Reestilizado no início deste ano, o A3 Sedan tentou assumir um aspecto mais refinado mesmo em sua versão de entrada, que tem rodas aro 18", piloto automático adaptativo, park assist e monitor de pontos cegos. O motor 2.0 TFSI hoje gera 204 cv e 32,6 kgfm, mas deixou de ser híbrido leve 48 V.

2º MINI COOPER S

· R$ 290.990 ·

Esta é uma categoria que passa longe de ser racional, mas se a intenção é se divertir o Mini Cooper S faz isso bem com o motor 2.0 turbo de 204 cv e o câmbio DCT com sete marchas, combinado com suas dimensões compactas e a cabine moderna. Só não tem trocas sequenciais no volante.

3º AUDI A3 SPORTBACK

· R$ 287.990 ·

Até então, o Audi A3 Sportback era vendido no Brasil bem alinhado à versão sedã. Após a votação do Melhor Compra, no entanto, foi lançada a linha 2025 com a versão Performance partindo dos R$ 324.990 – R$ 5.000 mais caro que o sedã equivalente. O motor é o 2.0 TFSI de 204 cv.

1º AUDI A5 PERFORMANCE S

· R$ 379.990 ·

Este é o substituto do Audi A4, um cupê de quatro portas que flerta com os sedãs e chega com preço competitivo, pois combina o motor 2.0 turbo de 272 cv com câmbio DCT de sete marchas e tração integral. Ainda tem rodas aro 20", teto panorâmico e luz ambiente, mas está em pré-venda.

2º BMW 320I SPORT GP

· R$ 364.950 ·

Desbancado, o BMW 320i ainda é o carro de luxo mais vendido do Brasil. No entanto, o motor 2.0 turbo flex de 184 cv já não surpreende como antes, mesmo preservada a tração traseira. E ainda é a versão intermediária, sem o visual esportivado do M Sport – que custa R$ 387.950.

3º MERCEDES C 200 AMG LINE

· R$ 384.900 ·

O que o Mercedes C 200 tem de diferente é ter sistema híbrido leve de 48 V, no qual um motor elétrico de 23 cv instalado no câmbio auxilia o motor 1.5 turbo com 204 cv em momentos específicos. Ainda conserva a tração traseira, mas o ronco do motor é emulado na cabine pelo sistema de som.

FOTOS: FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA QUATRO RODAS 2025 SETE LUGARES ATÉ R$ 200.000

1º CAOA CHERY TIGGO 8 PRO
· R$ 199.990 ·

Sim, este é o mais caro entre os carros de sete lugares abaixo de R$ 200.000. O que trouxe o Tiggo 8 Pro até aqui, na verdade, é ter preço e conteúdo que o fazem ser competitivo até mesmo entre os SUVs de cinco lugares – é mais barato que um Honda HR-V Touring, por exemplo –, mas tem dois lugares extras e é bem equipado.

Vem com piloto automático adaptativo, duas telas de 12,3", ar automático bizona, teto panorâmico, porta-malas com abertura elétrica e bancos dianteiros elétricos. Seu motor 1.6 turbo gera 187 cv. Pelo que entrega, traz preço muito convidativo até para quem não precisa de sete lugares. Contudo, esteja atento ao preço das peças.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-3,2%
Seguro	R$ 2.797
Rede	125
Equipamentos	ESP, ABS, MUL, EST, ADAS, AUT, EST, ACC

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.594
Pastilhas de freio	R$ 897
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 8.830
Para-choque dianteiro	R$ 3.325
Retrovisor esquerdo	R$ 4.034
Total	**R$ 19.680**

REVISÕES

10 000 km	R$ 577
20 000 km	R$ 907
30.000 km	R$ 892
40 000 km	R$ 907
50 000 km	R$ 577
60 000 km	R$ 2.800
Total	**R$ 6.260**

OFERTA R$ 126.490

2º CITROËN C3 AIRCROSS 7 SHINE
· R$ 145.990 ·

Escolha racional: há versões mais baratas do Citroën C3 Aircross, mas mesmo esta mais completa tem acabamento simples e lista de equipamentos limitada, com quatro airbags, ar digital e quadro de instrumentos digital. É mais espaçoso que uma Spin e também mais rápido, graças ao motor 1.0 turbo de 130 cv e ao câmbio CVT.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-2,15%** Seguro **R$ 2.110** Rede **182**
Equipamentos **ESP, MUL, AB4, EST, AUT**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.112
Pastilhas de freio	R$ 994
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.184
Para-choque dianteiro	R$ 2.292
Retrovisor esquerdo	R$ 812
Total	**R$ 8.394**

REVISÕES

10 000 km	R$ 884
20 000 km	R$ 824
30.000 km	R$ 905
40 000 km	R$ 824
50 000 km	R$ 684
60 000 km	R$ 1.773
Total	**R$ 5.894**

3º CHEVROLET SPIN LTZ 7
· R$ 150.090 ·

Esta é a versão mais barata com sete lugares. Também é a mais em conta com piloto automático, ar digital, saída de ar traseira, chave presencial, sensores de chuva e crepuscular e sensores de estacionamento traseiro. A GM poderia ser mais generosa, porque custa caro e ainda mantém o velho motor 1.8 aspirado com só 111 cv e 17,7 kgfm.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-2,8%** Seguro **R$ 2.315** Rede **600**
Equipamentos **ESP, MUL, ABS, EST, ESP, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.451
Pastilhas de freio	R$ 1.318
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7.148
Para-choque dianteiro	R$ 944
Retrovisor esquerdo	R$ 2.036
Total	**R$ 13.895**

REVISÕES

10 000 km	R$ 388
20 000 km	R$ 860
30 000 km	R$ 964
40 000 km	R$ 828
50 000 km	R$ 832
60 000 km	R$ 2.020
Total	**R$ 5.892**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º JEEP RENEGADE SPORT · R$ 118.990 ·

Esta versão do Jeep Renegade já foi premiada antes no Melhor Compra. É que a versão de entrada T270 teve seu nome mudado para Sport na linha 2026. O SUV continua muito bem equipado para sua faixa de preço, mas faz restrições para conter o preço. Por exemplo, vem com motor 1.3 turbo de 176 cv, câmbio automático de seis marchas, faróis e lanternas full-led e seis airbags, mas para ter frenagem de emergência, central multimídia e rodas aro 17" é necessário pagar mais R$ 8 700. O preço final é R$ 127 690, mas a Jeep sempre dá algum desconto ou bônus. Vale a pena pelo desempenho que nenhum outro carro nesta faixa de preço entrega.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-0,8%
Seguro	R$ 1.577
Rede	203
Equipamentos	ESP, ABS, EST, AUT, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.592
Pastilhas de freio	R$ 596
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 4.102
Para-choque dianteiro	R$ 3.893
Retrovisor esquerdo	R$ 1.552
Total	**R$ 11.535**

REVISÕES

10 000 km	R$ 837
20 000 km	R$ 948
30 000 km	R$ 805
40 000 km	R$ 978
50 000 km	R$ 1.545
60 000 km	R$ 948
Total	**R$ 6.057**

2º CITROËN BASALT SHINE · R$ 122.100 · R$ 122.100

Boa oportunidade para economizar, Basalt se passa por SUV cupê, mas, para o comprador, tem a versatilidade de sedã – o porta-malas tem 490 l. Não há fartura de equipamentos, mas existe quadro de instrumentos digital, central de 10" e o bom desempenho do motor 1.0 turbo de 130 cv – com revisões mais baratas que as do 1.0 de 75 cv

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-2,6%** Seguro **R$ 1.414** Rede **182**
Equipamentos **ESP, MUL, ABA, EST, MUL, AUT, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.753
Pastilhas de freio	R$ 994
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.183
Para-choque dianteiro	R$ 1.350
Retrovisor esquerdo	R$ 795
Total	**R$ 7.075**

REVISÕES

10 000 km	R$ 719
20 000 km	R$ 719
30.000 km	R$ 905
40 000 km	R$ 719
50 000 km	R$ 719
60 000 km	R$ 1.833
Total	**R$ 5.414**

3º NISSAN KICKS PLAY 1.6 ACTIVE PLUS · R$ 117.990 ·

Este é o mais básico dos Nissan Kicks de primeira geração. Entre os equipamentos, ele se limita a seis airbags, central multimídia, vidros elétricos, ar-condicionado e direção elétrica. Não traz sensor de estacionamento e as rodas são de aço com calotas. Por outro lado, é um carro espaçoso, barato de se manter e ainda bem quisto no mercado.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-6,8%** Seguro **R$ 1.336** Rede **180**
Equipamentos **ESP, MUL, ABB, MUL, AUT, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.230
Pastilhas de freio	R$ 850
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.139
Para-choque dianteiro	R$ 1.823
Retrovisor esquerdo	R$ 1.936
Total	**R$ 10.772**

REVISÕES

10 000 km	R$ 869
20 000 km	R$ 990
30 000 km	R$ 869
40 000 km	R$ 978
50 000 km	R$ 857
60 000 km	R$ 978
Total	**R$ 4.941**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA 2025 SUVS ATÉ R$ 150.000

1º VOLKSWAGEN TERA 170 TSI COMFORT · R$ 126.990 ·

Há margem para o limite de preço desta categoria, mas o VW Tera Comfort já atende muito daquilo que se espera nessa faixa de preço. Por R$ 126.990, vem com piloto automático adaptativo, chave presencial, rodas aro 16", central VW Play com 4G, troca de marcha por borboletas e ainda é possível colocar ar digital e carregador wireless por mais R$ 1.400. Difícil é entender a falta de câmera de ré, mas isso pode ser instalado como acessório. O motor 1.0 turbo de 116 cv, combinado ao câmbio automático de seis marchas, responde melhor que o motor do Nivus (que tem 128 cv) e é mais econômico. Também é um carro barato de se manter e reparar

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-7,3%
Seguro	R$ 1.860
Rede	545
Equipamentos	ESP, ABS, ACC, MUL, EST, S&S, AUT

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.188
Pastilhas de freio	R$ 706
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.850
Para-choque dianteiro	R$ 2.365
Retrovisor esquerdo	R$ 867
Total	R$ 7.576

REVISÕES

10 000 km	R$ 744
20 000 km	R$ 837
30 000 km	R$ 737
40 000 km	R$ 1.568
50 000 km	R$ 737
60 000 km	R$ 837
Total	R$ 5.458

2º CAOA CHERY TIGGO 7 SPORT · R$ 139.990 ·

Um SUV médio entre os compactos, o Tiggo 7 Sport tem 2,67 m de entre-eixos e todas as vantagens relacionadas a isso, como maior espaço na cabine e no porta-malas (495 l). Tem ar digital, quadro de instrumentos digital e freio eletrônico, mas não tem sistemas de segurança ativos como os compactos. O motor é 1.5 turbo de 150 cv com câmbio CVT.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-2,5%** Seguro **R$ 1.796** Rede **125**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, EST, S&S, AUT**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.394
Pastilhas de freio	R$ 1.001
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7.183
Para-choque dianteiro	R$ 2.453
Retrovisor esquerdo	R$ 1.565
Total	R$ 14.596

REVISÕES

10 000 km	R$ 586
20 000 km	R$ 989
30.000 km	R$ 586
40 000 km	R$ 1.689
50 000 km	R$ 586
60 000 km	R$ 1.279
Total	R$ 5.675

OFERTA R$ 121.490

3º RENAULT KARDIAN TECHNO · R$ 136.490 ·

A versão intermediária do Kardian é bem equipada: tem ACC, faróis de led, freio eletrônico e rodas de liga leve, mas deve vinil nos bancos e terá novos itens para 2026 Cobra um pouco mais nas revisões e tem peças mais caras que as do Tera, mas seu espaço é um pouco melhor. Usa motor 1.0 turbo de 125 cv e câmbio de dupla embreagem.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-10,7%** Seguro **R$ 1.570** Rede **300**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, EST, S&S, AUT**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.058
Pastilhas de freio	R$ 781
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 3.298
Para-choque dianteiro	R$ 2.830
Retrovisor esquerdo	R$ 741
Total	R$ 8.508

REVISÕES

10 000 km	R$ 715
20 000 km	R$ 784
30 000 km	R$ 988
40 000 km	R$ 1.478
50 000 km	R$ 854
60 000 km	R$ 1.101
Total	R$ 5.918

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º NISSAN KICKS 1.0 T EXCLUSIVE · R$ 177.990 ·

O preço do Nissan Kicks assustou, no lançamento, mas esta versão, sem teto solar, ar-digital touch e assistente de centralização em faixa (que estão na Platinum, R$ 199 000), está bem alinhada aos seus concorrentes diretos, que completam o pódio. Aqui, o espaço interno do Kicks desponta junto com o porta-malas de 470 l e o acabamento melhor no painel. Ainda tem faróis full-led, rodas aro 19", quadro de instrumentos digital, central multimídia muito melhor e bom acabamento no painel. O motor 1.0 turbo de 125 cv com câmbio de dupla embreagem faz sentir menos o peso que os antigos 1.6, mas não é tão rápido quanto poderia ser.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-0,09%
Seguro	R$ 1.744
Rede	180
Equipamentos	ESP, ABS, EST, ACC, MUL, S&S, AUT, ADAS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1 230
Pastilhas de freio	R$ 850
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.845
Para-choque dianteiro	R$ 1 823
Retrovisor esquerdo	R$ 1 843
Total	**R$ 11.191**

REVISÕES

10 000 km	R$ 795
20 000 km	R$ 552
30 000 km	R$ 465
40 000 km	R$ 1 182
50 000 km	R$ 897
60 000 km	R$ 1 053
Total	**R$ 4.944**

2º HYUNDAI CRETA 1.0 PLATINUM · R$ 181.820 ·

Esta é a versão mais barata do Creta com freio de estacionamento eletrônico, sensores dianteiros, frenagem de emergência, piloto automático adaptativo, câmeras com visão 360° e quadro de instrumentos e central com telas de 10,25", como há no Kicks. Usa o motor 1.0 turbo com 120 cv e câmbio automático de seis marchas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-5,2%** Seguro **R$ 1 860** Rede **214**
Equipamentos **ESP, ABS, EST, ACC, MUL, S&S, AUT, ADAS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.696
Pastilhas de freio	R$ 739
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 4.434
Para-choque dianteiro	R$ 1.142
Retrovisor esquerdo	R$ 1.325
Total	**R$ 10.336**

REVISÕES

10 000 km	R$ 372
20 000 km	R$ 778
30.000 km	R$ 697
40 000 km	R$ 1.015
50 000 km	R$ 681
60 000 km	R$ 1.429
Total	**R$ 4.952**

3º VOLKSWAGEN T-CROSS HIGHLINE · R$ 184.490 ·

O T-Cross Highline permite fugir dos motores 1.0 turbo, pois é a única versão do SUV com o 1.4 TSI de 150 cv. Esse é o seu principal argumento de vendas junto com o espaço traseiro, ainda que seu porta-malas (393 l) seja um pouco menor. Tem quadro de instrumentos digital e piloto automático adaptativo, mas os assistentes ADAS são opcionais.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,9%** Seguro **R$ 1.806** Rede **545**
Equipamentos **ESP, ABS, EST, ACC, MUL, S&S, AUT**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.791
Pastilhas de freio	R$ 706
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 2.732
Para-choque dianteiro	R$ 2.640
Retrovisor esquerdo	R$ 858
Total	**R$ 8.727**

REVISÕES

10 000 km	R$ 774
20 000 km	R$ 837
30 000 km	R$ 737
40 000 km	R$ 1.737
50 000 km	R$ 737
60 000 km	R$ 837
Total	**R$ 5.859**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º TOYOTA COROLLA CROSS XRX
• R$ 203.690 •

Nesta versão, o Toyota Corolla Cross com motor 2.0 aspirado de 175 cv e câmbio CVT de dez marchas simuladas tem exatamente os mesmos itens da versão híbrida: quadro de instrumentos de 12,3", central atualizada, carregamento sem fio de celular, pacote de assistências eletrônicas completo, banco do motorista eletrico, ar bizona, freio de estacionamento eletrônico, entre outros. Seus custos seriam normais para a categoria, não fossem os novos faróis full-led carissimos. Também destoa a péssima qualidade das câmeras de visão 360º. No entanto, o Corolla Cross atende as demandas de espaço e conforto e tem excelente revenda.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-1,85%
Seguro	R$ 2.477
Rede	350
Equipamentos	ESP, AB7, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2 838
Pastilhas de freio	R$ 1.132
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 15.302
Para-choque dianteiro	R$ 2.996
Retrovisor esquerdo	R$ 1.518
Total	**R$ 23.586**

REVISÕES

10 000 km	R$ 543
20 000 km	R$ 1 062
30 000 km	R$ 765
40 000 km	R$ 1.452
50 000 km	R$ 753
60 000 km	R$ 1 359
Total	**R$ 5.934**

2º HONDA HR-V TOURING
• R$ 204.200 •

O Honda HR-V é compacto, mas o motor 1.5 turbo de 177 cv garante desempenho acima da média e baixo consumo, o que faz ponderar se mais espaço realmente seria necessário. Difícil é entender a auoestima em cobrar como SUV médio na compra (vai para R$ 210 000 na linha 2026) e na oficina. As revisões não têm preço fixo.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-5%** Seguro **R$ 2 234** Rede **215**
Equipamentos **ESP, AB7, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.146
Pastilhas de freio	R$ 760
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.479
Para-choque dianteiro	R$ 1.340
Retrovisor esquerdo	R$ 1.058
Total	**R$ 10.783**

REVISÕES

10 000 km	R$ 420
20 000 km	R$ 649
30.000 km	R$ 756
40 000 km	R$ 1.676
50 000 km	R$ 756
60 000 km	R$ 1.857
Total	**R$ 6.114**

3º JEEP COMPASS S
• R$ 247.990 •

Já sabemos de outros Melhor Compra que são os bons descontos o que sustenta as vendas do Jeep Compass. Pois conte com eles; o motor 1.3 turbo de 176 cv faz o SUV andar bem, a lista de equipamentos da versão S só peca em ter perdido o porta-malas automático. As peças, no entanto, são mais caras que as de muitos importados.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-9,3%** Seguro **R$ 2.897** Rede **203**
Equipamentos **ESP, AB7, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.239
Pastilhas de freio	R$ 598
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7 490
Para-choque dianteiro	R$ 8.592
Retrovisor esquerdo	R$ 7.747
Total	**R$ 26.664**

REVISÕES

10 000 km	R$ 837
20 000 km	R$ 948
30 000 km	R$ 805
40 000 km	R$ 978
50 000 km	R$ 1.545
60 000 km	R$ 948
Total	**R$ 6.057**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º JEEP COMPASS OVERLAND HURRICANE 2.0 · R$ 272.990 ·

O motor 2.0 turbo a gasolina de 272 cv leva o Jeep Compass a um patamar de desempenho antes visto apenas em SUVs de luxo: chega aos 100 km/h em 6,8 segundos. Não há, atualmente, SUVs de luxo nesta faixa de preço. As versões com esse motor sempre têm câmbio automático de nove marchas e tração integral. A suspensão é diferente das demais versões para conter o ímpeto do carro, mas também melhora o conforto. Com 2,64 m de entre-eixos, o Compass não é tão espaçoso quanto poderia ser, mas isso, aparentemente, nunca foi algo que tenha prejudicado seu sucesso no mercado brasileiro. Vale ficar atento à reestilização em breve

BOLSA DE VALORES

Valorização	2,1%
Seguro	R$ 3.120
Rede	203
Equipamentos	ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.839
Pastilhas de freio	R$ 546
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7.490
Para-choque dianteiro	R$ 8.593
Retrovisor esquerdo	R$ 3.432
Total	**R$ 21.900**

REVISÕES

10 000 km	R$ 848
20 000 km	R$ 1.118
30 000 km	R$ 848
40 000 km	R$ 1.118
50 000 km	R$ 1.906
60 000 km	R$ 1.615
Total	**R$ 7.453**

2º FORD BRONCO SPORT BADLANDS · R$ 260.000 ·

Recém-atualizado, o Ford Bronco Sport agora é vendido no Brasil na versão Badlands, com mudanças no visual e nos equipamentos. Seus predicados permanecem: o motor 2.0 turbo de 253 cv é casado com câmbio automático de oito marchas e sua tração 4x4 tem diversos mecanismos focados no off-road. Pesou para o segundo lugar a sua revenda.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,3%** Seguro **R$ 3.226** Rede **128**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.783
Pastilhas de freio	R$ 1.404
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.810
Para-choque dianteiro	R$ 4.588
Retrovisor esquerdo	R$ 2.551
Total	**R$ 17.146**

REVISÕES

16 000 km	R$ 981
32 000 km	R$ 2.023
48 000 km	R$ 1.430
Total	**R$ 4.434**

3º JEEP COMMANDER LIMITED · R$ 257.990 ·

Aqui, pesa uma questão de utilidade: o Commander é um Compass com mais espaço interno e sete lugares, mas a terceira fila de assentos pode ser convertida em um porta-malas de 661 litros. O motor é o 1.3 turbo de 176 cv, com câmbio de seis marchas e tração dianteira. É que as versões diesel ou 2.0 a gasolina passam bastante dos R$ 300.000.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,3%** Seguro **R$ 3.122** Rede **203**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.537
Pastilhas de freio	R$ 598
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.270
Para-choque dianteiro	R$ 8.250
Retrovisor esquerdo	R$ 3.152
Total	**R$ 17.805**

REVISÕES

10 000 km	R$ 837
20 000 km	R$ 948
30 000 km	R$ 805
40 000 km	R$ 978
50 000 km	R$ 1.545
60 000 km	R$ 948
Total	**R$ 6.057**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º COMMANDER OVERLAND HURRICANE 2.0 · R$ 323.990 ·

Aqui está a combinação do espaço interno e dos sete lugares do Jeep Commander com o motor 2.0 turbo de 272 cv. É mais potente que o X1 na segunda posição e tem sete lugares e tração 4x4 (neste caso, integral e permanente) como o SW4, terceiro neste Melhor Compra. É uma escolha pragmática.

2º BMW X1 M SPORT · R$ 382.950 ·

O BMW X1 ainda é uma excelente opção, muito vinculada à qualidade do acabamento e status da marca. A configuração M Sport é topo de linha e inclui o visual com elementos da divisão Motorsport. O motor é um 2.0 turbo de 204 cv e tem câmbio automático de oito marchas.

3º TOYOTA SW4 2.8 SRX PLATINUM · R$ 414.890 ·

Em muitos lugares do Brasil, o Toyota SW4 é uma das moedas de troca mais seguras. Atende muito bem o público que necessida da robustez da estrutura de carroceria sobre chassi e faz questão do motor diesel (2 8 de 204 cv). É caro, mas tem pacote de segurança completo com direito a sete airbags.

1º BMW X3 M50 · R$ 625.950 ·

Na equação entre tamanho, espaço interno e desempenho, o X3 M50 faz bonito. Usa motor seis-cilindros 3.0 turbo híbrido leve 48 V de 398 cv, sendo capaz de chegar aos 100 km/h em 4,6 s. Traz suspensão adaptativa, som Harman Kardon, bancos dianteiros elétricos e rodas aro 21.

2º LAND ROVER DEFENDER 130 X · R$ 939.450 ·

Este gigante de 5,10 m vem com motor seis-cilindros 3.0 turbo diesel híbrido leve 48 V de 350 cv. É uma mecânica peculiar, mas justificada pela vocação off-road deste SUV de até oito lugares, que ainda é bastante luxuoso por dentro. Tem desde a suspensão pneumática com ajustes amplo até geladeira.

3º MERCEDES-AMG GLE 53 · R$ 889.900 ·

Um esportivo intermediário, com motor seis-cilindros 3.0 turbo híbrido leve 48 V de 435 cv, que faz o GLE chegar aos 100 km h em 5 segundos. A suspensão pneumática e a direção com relação variável permitem transitar entre o conforto e a esportividade rapidamente. Poderia ser mais rápido para o preço.

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA Quatro Rodas 2025 HÍBRIDOS ATÉ R$ 200.000

1º BYD SONG PRO GS
· R$ 199.800 ·

Houve uma longa discussão entre a equipe até chegar a um consenso para esta lista. Pesou o fato de o Song Pro ser um híbrido plug-in, que pode rodar até 68 km em modo elétrico, enquanto os demais são híbridos plenos, que desativam o motor a gasolina por pouco tempo. Poucas semanas depois, chegou a linha 2026 da versão GS com piloto automático adaptativo e sistemas ADAS, que eram o argumento contrário à sua classificação, sem que isso tenha abalado o custo relativamente baixo das suas revisões. O Song Pro virou um negócio e tanto: tem os mesmos 235 cv do Song Plus (R$ 249 800) e é um pouco maior. O que deve é teto solar

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-7,9%
Seguro	R$ 4.013
Rede	180
Equipamentos	ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.984
Pastilhas de freio	R$ 748
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 4.465
Para-choque dianteiro	R$ 2.722
Retrovisor esquerdo	R$ 137
Total	R$ 10.056

REVISÕES

12 000 km	R$ 920
24 000 km	R$ 1.284
36 000 km	R$ 920
48 000 km	R$ 2.639
60 000 km	R$ 920
Total	R$ 6.683

2º GAC GS4 ELITE
· R$ 199.990 ·

A marca é estreante, mas o GAC GS4 está bem alinhado com outros SUVs médios chineses em termos de tamanho, conteúdo e conjunto de mecânica híbrida. Combina um 2.0 turbo com motor elétrico para entregar 235 cv. É rápido, bom de andar e mais barato de se manter do que um Haval H6, por ter três revisões gratuitas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-8%** Seguro **R$ 5.014** Rede **85**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 3.272
Pastilhas de freio	R$ 987
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 8.881
Para-choque dianteiro	R$ 946
Retrovisor esquerdo	R$ 3.411
Total	R$ 17.447

REVISÕES

10 000 km	R$ 0,00
20 000 km	R$ 0,00
30.000 km	R$ 0,00
40.000 km	n/d
50.000 km	n/d
60.000 km	n/d
Total	n/d

3º GWM HAVAL H6 ONE HEV2
· R$ 199.000 ·

A GWM lançou esta série limitada a 2.000 unidades com a mesma mecânica, mas sem teto solar e porta-malas elétrico e custa R$ 20 000 a menos que a versão convencional, e pode se tornar uma versão fixa. O motor 1.5 turbo e o elétrico somam 243 cv: anda bem e gasta pouco. Perde pouco valor, mas o custo da quinta revisão destoa das outras.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-2,5%** Seguro **R$ 1.796** Rede **104**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.845
Pastilhas de freio	R$ 1.974
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 9.579
Para-choque dianteiro	R$ 5.282
Retrovisor esquerdo	R$ 3.252
Total	R$ 22.932

REVISÕES

12 000 km	R$ 1.100
24 000 km	R$ 1.100
36 000 km	R$ 1.394
48 000 km	R$ 1.341
60 000 km	R$ 3.174
Total	R$ 8.108

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA 2025 HÍBRIDOS ATÉ R$ 300.000

1º GWM HAVAL H6 PHEV19
· R$ 245.000 ·

Esta é a versão intermediaria do Haval H6, híbrida plug-in com bateria de 19 kWh (roda 74 km em modo elétrico pelo Inmetro) e, também, a mais vendida do SUV médio. Nele, o motor 1.5 turbo e o elétrico somam bons 326 cv, o que proporciona a melhor equação entre economia e desempenho (0 a 100 km/h em 7,2 s) na linha Haval – acima dele, as versões têm mais um motor elétrico (393 cv) e tração integral. O design é o mesmo, tem apenas rodas com desenho exclusivo. A consistência do modelo desde o seu lançamento no Brasil, sem mudanças abruptas ou descontos, vem garantindo um bom valor de revenda, o que pesou a seu favor

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-6,4%
Seguro	R$ 4.045
Rede	104
Equipamentos	ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2 845
Pastilhas de freio	R$ 1.974
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 9.579
Para-choque dianteiro	R$ 5.282
Retrovisor esquerdo	R$ 3.252
Total	**R$ 22.932**

REVISÕES

12 000 km	R$ 1.100
24 000 km	R$ 1.100
36 000 km	R$ 1 394
48 000 km	R$ 1 341
60 000 km	R$ 3.174
Total	**R$ 8.109**

2º CAOA CHERY TIGGO 7 PRO
· R$ 219.990 ·

Do lançamento, em março, até agora, o Tiggo 7 Pro PHEV já ficou R$ 20.000 mais barato e se tornou um negócio bem interessante. Conta com os mesmos 317 cv do Tiggo 8 PRO PHEV e roda 58 km como elétrico. No entanto, tem espaço interno menor por tambem ser mais curto que seus concorrentes diretos. As revisões são baratas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-3,5%** Seguro **R$ 2 838** Rede **119**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.394
Pastilhas de freio	R$ 1.001
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7 182
Para-choque dianteiro	R$ 1.713
Retrovisor esquerdo	R$ 3. 728
Total	**R$ 16.018**

REVISÕES

10 000 km	R$ 513
20 000 km	R$ 844
30.000 km	R$ 585
40 000 km	R$ 3.258
50 000 km	R$ 513
60 000 km	R$ 980
Total	**R$ 6.693**

OFERTA R$ 229.990

3º BYD SONG PLUS PHEV
· R$ 249.990 ·

O Song Plus acaba de passar por sua segunda atualização desde 2022, quando foi lançado. Seu visual passou a ser o mesmo da versão Premium e ganhou som Infinity e head-up display. Houve pequenas mudanças no motor 1.5 aspirado (agora com 98 cv), mas a combinação com o elétrico ainda gera 235 cv. Roda 52 km como elétrico.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-12,4%** Seguro **R$ 1.859** Rede **180**
Equipamentos **ESP, MUL, AB4**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.047
Pastilhas de freio	R$ 1.064
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7 287
Para-choque dianteiro	R$ 2.465
Retrovisor esquerdo	R$ 3.730
Total	**R$ 16.593**

REVISÕES

12 000 km	R$ 865
24 000 km	R$ 1 229
36 000 km	R$ 865
48 000 km	R$ 2 584
60 000 km	R$ 865
Total	**R$ 6.408**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA QUATRO RODAS 2025 HÍBRIDOS ACIMA DE R$ 300.000

1º GWM TANK 300
• R$ 333.000 •

Mais que um grande SUV híbrido bem equipado e com bom acabamento interno, o Tank 300 também é um carro com preço muito interessante para quem busca um carro para uso no off-road pesado. Seu esquema mecânico permite utilizar tanto o motor elétrico quanto o 2.0 turbo (combinados, entregam 394 cv e 76,4 kgfm) para acionar o sistema de tração 4x4. A força dos dois passa pelo câmbio automático de nove marchas e vai para os dois eixos – ambos com bloqueio eletrônico, além do diferencial central. Tem assistências completas ao motorista e até espelha mapas do Waze e do Google no quadro de instrumentos digital.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-2,2%
Seguro	R$ 8.521
Rede	104
Equipamentos	ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 4.780
Pastilhas de freio	R$ 3.002
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 6.958
Para-choque dianteiro	R$ 3.745
Retrovisor esquerdo	R$ 3.445
[illegible]	R$ 21.930

REVISÕES

12 000 km	R$ 1 392
24 000 km	R$ 1 500
36 000 km	R$ 1 888
48 000 km	R$ 2 335
60 000 km	n/d
Total	R$ 8.913

2º LEXUS RX 450H+
• R$ 609.990 •

É bem caro se for visto como mero Toyota de luxo, mas isso traz mais vantagens do que desvantagens. É muito comprometido com o conforto e o silêncio a bordo, e não se rendeu a uma digitalização extrema da cabine, que preserva botões redundantes. As revisões são pouco mais caras e tem dez anos de garantia, mas as peças são caríssimas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4%** Seguro **n/d** Rede **11**
Equipamentos **ESP, ABZ, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 8.120
Pastilhas de freio	R$ 4.104
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 37.055
Para-choque dianteiro	R$ 11.255
Retrovisor esquerdo	R$ 25.072
Total	R$ 85.606

REVISÕES

10.000 km	R$ 1.015
20 000 km	R$ 1.314
30.000 km	R$ 1.302
40.000 km	R$ 1.806
50 000 km	R$ 1.182
60 000 km	R$ 3.150
Total	R$ 9.769

3º PORSCHE CAYENNE E-HYBRID
• R$ 795.000 •

A combinação do motor 3.0 turbo com um elétrico é de 470 cv e permite que o Cayenne chegue aos 100 km/h em 4,7 s, ao mesmo tempo que é capaz de rodar 52 km em modo elétrico (pouco menos que os 56 km do Lexus) com sua bateria de 25,9 kgfm. Um destaque é a suspensão pneumática que amplia a altura livre do solo em até 4 cm.

BOLSA DE VALORES

Valorização **7,7%** Seguro **R$ 31 941** Rede **11**
Equipamentos **ESP, ABZ, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	n/d
Pastilhas de freio	n/d
Kit de embreagem	n/d
Farol esquerdo	n/d
Para-choque dianteiro	n/d
Retrovisor esquerdo	n/d
Total	n/d

REVISÕES

10 000 km	pacote
20 000 km	pacote
30 000 km	pacote
40 000 km	pacote
50 000 km	pacote
60 000 km	pacote
Total	R$ 21.100

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

OFERTA
R$ 169.800

MELHOR COMPRA 2025 ELÉTRICOS ATÉ R$ 200.000

1º BYD DOLPHIN PLUS EV
· R$ 184.000 ·

O pecado pode ser a semelhança com o Dolphin GS convencional. O Dolphin Plus tem frente mais longa (para receber 5 estrelas em testes de colisão), piloto automático adaptativo e sistemas ADAS, além de suspensão traseira independente, com calibração melhor para quem gosta de dirigir. Ainda tem teto solar panorâmico. Além do mais, o conjunto de motor e bateria são diferentes. Tem 204 cv (mais que o dobro do GS), a bateria é de 60,5 kWh (quase 20% extras) e sua autonomia no ciclo do Inmetro chega a 330 km (40 a mais) Se por um lado o Dolphin Plus vende pouco, por outro é possível encontrá-lo com descontos de até R$ 35.000

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-8%
Seguro	R$ 2.897
Rede	190
Equipamentos	ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 3.800
Pastilhas de freio	R$ 951
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 6.106
Para-choque dianteiro	R$ 2 462
Retrovisor esquerdo	R$ 156
Total	**R$ 13 475**

REVISÕES

10 000 km	-
20 000 km	R$ 390
30 000 km	-
40 000 km	R$ 1.240
50 000 km	-
60 000 km	R$ 390
Total	**R$ 2.020**

2º BYD DOLPHIN MINI EV GS
· R$ 122.800 ·

O Dolphin Mini é o carro elétrico mais vendido do país e sua linha 2026 chegou custando menos: R$ 119.800, sempre com cinco lugares. Ainda é preço de hatch 1.0 turbo, o que faz dele uma solução muito interessante para o uso urbano, onde seus 75 cv e a bateria de 38 kWh são suficientes. Só carece de suspensão traseira que não pule tanto.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-3,7%** Seguro **R$ 2 499** Rede **190**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.637
Pastilhas de freio	R$ 1.088
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 4.406
Para-choque dianteiro	R$ 2.902
Retrovisor esquerdo	R$ 184
Total	**R$ 10.178**

REVISÕES

10 000 km	-
20 000 km	R$ 360
30.000 km	-
40 000 km	R$ 1.180
50 000 km	-
60 000 km	R$ 360
Total	**R$ 1.900**

3º GWM ORA SKIN
· R$ 169.000 ·

A GWM parece tentar posicionar o Ora 03 como um compacto elétrico mais premium, apostando na presença de sete airbags, teto solar, piloto automático adaptativo e sistemas ADAS de série. O motor elétrico tem 171 cv e a bateria de 48 kWh limita sua autonomia, a ponto de ter indicação de 250 km no Inmetro.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-6,6%** Seguro **R$ 2.182** Rede **104**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 3.319
Pastilhas de freio	R$ 1.706
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 7 160
Para-choque dianteiro	R$ 3.595
Retrovisor esquerdo	R$ 3.267
Total	**R$ 19.047**

REVISÕES

10 000 km	-
20 000 km	R$ 838
30 000 km	-
40 000 km	R$ 1.755
50 000 km	-
60 000 km	n/d
Total	**R$ 2.593**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º BYD SEAL EV
· R$ 299.800 ·

O preço de tabela é R$ 299.800, mas é vendido por R$ 249.990. Por esse preço (R$ 16.000 mais barato que um Civic híbrido), o sedã elétrico entrega absurdos 531 cv com dois motores, um por eixo, e sua bateria de 82,5 kWh permite rodar 372 km (Inmetro) É a forma mais barata de chegar a 100 km/h em 4 s.

2º ZEEKR X FLAGSHIP AWD
· R$ 338.000 ·

Com a base do Volvo EX30, porém maior, o Zeekr X tem dois motores, 428 cv e 332 km de autonomia (Inmetro) com a bateria de 66 kWh. Tem boa dinâmica e também é confortável, espaçoso, vem com acabamento de carro de luxo e o design, no mínimo, original. Um pecado é o porta-malas de 362 litros.

3º HYUNDAI IONIQ 5
· R$ 394.990 ·

Parece um hatch, mas o Ioniq 5 tem porte de SUV grande e está repleto de funções tão interessantes quanto a função de descanso e relaxamento dos bancos dianteiros elétricos. No Brasil, tem dois motores, 335 cv e sua bateria de 84 kWh permite rodar até 374 km. Ainda pode recarregar outros elétricos.

1º AUDI Q6 E-TRON PERFORMANCE BLACK QUATTRO · R$ 599.990 ·

A nova plataforma PPE dá algumas vantagens técnicas ao Audi Q6, como a rápida interação entre as três telas no seu painel, projeções em realidade aumentada no para-brisa e excelente aproveitamento de espaço. Seus dois motores somam 387 cv e fazem a bateria de 100 kWh render 411 km (Inmetro)

2º PORSCHE MACAN EV TURBO
· R$ 770.000 ·

Outra aplicação da plataforma PPE no Grupo VW, o Macan EV Turbo combina dois motores para entregar 639 cv – mais que qualquer Macan a combustão – e chega aos 100 km h em 3,3 s. Tem sistema de vetorização de torque e esterçamento das rodas traseiras. E muitos opcionais de personalização.

3º BMW I5 M60
· R$ 794.950 ·

Imagine um Série 5 bem potente, mas com motores elétricos: este é o i5, um sedã elétrico com 601 cv gerados por dois motores. Tem itens como cortinas nas portas e até cortina elétrica traseira para garantir a privacidade. No entanto, também é extremamente rápido: chega aos 100 km h em 3,8 segundos.

FOTOS: FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º FIAT PULSE ABARTH TURBO 270
· R$ 157.990 ·

Esta é uma categoria que sempre dá o que falar. Pense na razão entre a diversão que o carro proporciona e seu preço. É nessa lógica que o Pulse Abarth se defende· brinca com o lado sensorial com as respostas do acelerador, o peso da direção e os "pipocos" no escape quando o modo esportivo "Poison" está ativado

Ainda manteve o motor 1.3 turbo com os 185 cv e 27,5 kgfm originais quando os demais carros com este motor passaram a ter 176 cv, por conta das emissões. A linha 2026 foi lançada durante nossa apuração e tem nova frente, teto panorâmico e novos bancos dianteiros com direito a ajustes elé tricos para o motorista sem mudar o preço.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-9%
Seguro	R$ 1.896
Rede	537
Equipamentos	ESP, AB4, ADAS, AUT, EST, MUL, S&S

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.167
Pastilhas de freio	R$ 596
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 4.332
Para-choque dianteiro	R$ 5.056
Retrovisor esquerdo	R$ 1.459
Total	**R$ 12.610**

REVISÕES

10 000 km	R$ 858
20 000 km	R$ 983
30 000 km	R$ 858
40 000 km	R$ 1.000
50 000 km	R$ 892
60 000 km	R$ 1.646
Total	**R$ 6.237**

2º GR COROLLA CIRCUIT 1.6
· R$ 461.990 ·

Novamente, baseando-se pela régua da diversão, o GR Corolla sai na frente do Civic Type R. É um carro aris co no dia a dia, devido ao 1 6 turbo de 304 cv e também à tração integral. No uso diário, chama a atenção por render bem em baixa rotação e por lidar muito bem com o asfalto ruim e por não raspar em lombadas ou rampas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-11,8%** Seguro **n/d** Pede **297**
Equipamentos **ESP, MUL, AB7, ADAS, ACC, EST, MUL, S&S**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 3.002
Pastilhas de freio	R$ 1.120
Kit de embreagem	R$ 2.586
Farol esquerdo	R$ 8.826
Para-choque dianteiro	R$ 3.689
Retrovisor esquerdo	R$ 1.568
Total	**R$ 20.791**

REVISÕES

10 000 km	R$ 526
20 000 km	R$ 1.135
30 000 km	R$ 704
40 000 km	R$ 1.986
50 000 km	R$ 704
60 000 km	R$ 1.128
Total	**R$ 6.183**

3º HONDA CIVIC TYPE R
· R$ 429.900 ·

O Civic Type R é uma joia da engenharia, o que há de melhor em carros com tração dianteira para ser rápido em circuitos. Isso envolve rendimento do motor 2.0 turbo de 297 cv, sua distribuição de peso e também a aerodinâmica. No entanto, o para-choque raspa fácil e é preciso trabalhar a rotação do motor para não deixar morrer no uso diário.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-4,6%** Seguro **R$ 6.276** Rede **215**
Equipamentos **ESP, MUL, AB7, ADAS, ACC, EST, MUL, S&S**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 13.022
Pastilhas de freio	R$ 1.374
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 15.839
Para-choque dianteiro	R$ 5.482
Retrovisor esquerdo	R$ 4.303
Total	**R$ 40.020**

REVISÕES

10 000 km	R$ 529
20 000 km	R$ 958
30 000 km	R$ 898
40 000 km	R$ 1 388
50 000 km	R$ 768
60 000 km	R$ 1 388
Total	**R$ 5.929**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

MELHOR COMPRA 2025 ESPORTIVOS ATÉ 500 CV

1º BMW M2 COUPÉ TRACK · R$ 727.950 ·

Por mais excêntrico que seja o seu design, o BMW M2 segue fiel a conceitos importantes para os esportivos da fabricante alemã: tem entre-eixos curto (2,74 m), tração traseira e motor seis-cilindros em linha. Neste caso, é um 3.0 biturbo com 467 cv e câmbio automático de oito marchas, combinação que o leva aos 100 km/h em 4,1 segundos. A versão Track cobra R$ 54.000 mais caro para ter teto de fibra de carbono, rodas exclusivas e bancos esportivos também de fibra de carbono. A suspensão adaptativa ajuda a adotar o modo mais confortável para uso no dia a dia, o que o torna uma alternativa mais em conta aos Porsche 911 de entrada.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-8%
Seguro	n/d
Rede	51
Equipamentos	ESP, MUL, ABB, EST, MUL, ACC, ADAS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 22.452
Pastilhas de freio	R$ 7.071
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 19.287
Para-choque dianteiro	R$ 8.367
Retrovisor esquerdo	R$ 7.461
Total	**R$ 65.838**

REVISÕES

10.000 km	R$ 1.281
20.000 km	R$ 2.367
30.000 km	R$ 2.108
40.000 km	R$ 4.852
50.000 km	R$ 3.388
60.000 km	R$ 2.367
Total	**R$ 16.163**

2º PORSCHE 911 CARRERA T · R$ 980.000 ·

Este é o carro manual mais caro à venda no Brasil. Na linha 2026, o Porsche 911 Carrera T passou a ter câmbio manual de série. Para garantir a usabilidade diária, convém pagar mais R$ 19.474 pelo sistema que eleva a dianteira para vencer rampas. O motor é um seis-cilindros boxer 3.0 biturbo de 401 cv e o leva aos 100 km/h em 4,5 s.

BOLSA DE VALORES

Valorização **1,2%** Seguro **n/d** Rede **11**
Equipamentos **ESP, MUL, ABB, EST, MUL, ADAS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	n/d
Pastilhas de freio	n/d
Kit de embreagem	n/d
Farol esquerdo	n/d
Para-choque dianteiro	n/d
Retrovisor esquerdo	n/d
Total	**n/d**

REVISÕES

10.000 km	pacote
20.000 km	pacote
30.000 km	pacote
40.000 km	pacote
50.000 km	pacote
60.000 km	pacote
Total	**R$ 21.100**

3º FORD MUSTANG GT PERFORMANCE · R$ 549.000 ·

O último muscle car do mundo está aqui para defender os motores V8 e a tração traseira. Seu 5.0L Coyote gera 488 cv, enquanto o câmbio automático de dez marchas precisa estar em modo esportivo para aproveitar melhor a força do motor e explorar seu ronco. A versão Dark Horse, com 507 cv, está para ser lançada no Brasil.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-3,2%** Seguro **n/d** Rede **128**
Equipamentos **ESP, MUL, ABB, EST, MUL, ACC, ADAS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 15.713
Pastilhas de freio	R$ 3.873
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 8.600
Para-choque dianteiro	R$ 4.065
Retrovisor esquerdo	R$ 3.350
Total	**R$ 35.401**

REVISÕES

16.000 km	R$ 2.118
32.000 km	R$ 5.229
48.000 km	n/d
Total	**R$ 7.347**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º PORSCHE 911 CARRERA GTS

· R$ 1.180.000 ·

Recém-atualizado, o Porsche 911 Carrera GTS passou dos 480 cv para 541 cv com o motor flat-6 3.6 com turbo elétrico, combinado a um motor elétrico de 54 cv junto ao câmbio PDK de oito marchas. É rápido, capaz de responder prontamente e até convence os puristas de que híbridos podem ser legais.

2º BMW M3 COMPETITION TRACK

· R$ 998.950 ·

O design exótico é mero detalhe. O BMW M3 preserva o motor seis-cilindros 3.0 biturbo com 510 cv e diversas alterações técnicas para reduzir seu peso (como o teto de fibra de carbono) e mecânicas para proporcionar a melhor dinâmica, como suspensões com geometria exclusiva.

3º MERCEDES-AMG C63 S E PERFORMANCE · R$ 914.900 ·

Além do motor 2.0 mais potente do mundo, 476 cv, o C63 S ainda traz um motor elétrico de 204 cv. É um híbrido plug-in, mas sua bateria tem apenas 6,1 kWh para não aumentar muito o peso. O problema é que os 680 cv totais só estão disponíveis em condições específicas, tamanha é sua complexidade.

1º PORSCHE 718 BOXSTER

· R$ 555.000 ·

Aproveite enquanto tem. O Porsche 718 Boxster vive seus últimos momentos, pois sairá de linha no fim do ano. Mesmo esta versão de entrada com motor 2.0 boxer turbo de 300 cv é muito divertida e ainda proporciona a liberdade dos conversíveis. Vai de 0 a 100 km/h em 4,9 segundos.

2º BMW 420I

· R$ 504.950 ·

Durante a votação do Melhor Compra, uma parcela da equipe defendeu que o Série 4 é o típico conversível para desfilar em uma orla com a capota baixada em dias de sol. Por isso, mais vale a presença que este carro tem do que o desempenho proporcionado pelo motor 2.0 turbo com modestos 184 cv.

3º MINI JOHN COOPER WORKS (JCW)

· R$ 349.990 ·

Pensa em um carro com suspensão dura. O Mini JCW Cabrio é ainda mais duro por conta dos reforços necessários para ter teto retrátil de lona. Ao menos isso o faz ser divertido no asfalto bom, graças ao seu motor 2.0 turbo de 231 cv que faz alcançar os 100 km/h em 6,4 segundos.

FOTOS: FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

OFERTA
R$ 105.990

1º FIAT STRADA 1.3 ENDURANCE · R$ 111.990 ·

Esta é a picape mais vendida do Brasil e, eventualmente, o carro mais vendido do país. Mesmo sendo a versão básica, tem ar-condicionado, direção elétrica, computador de bordo e alívio de peso na tampa da caçamba, mas vem só com a fiação para receber rádio futuramente. É até bem equipada para um carro de trabalho e o motor 1.3 de 107 cv rende melhor que o antigo 1.4 Fire de 86 cv. Esta cabine "Plus" tem algum espaço atrás dos bancos e ainda restam 1 354 l de volume na caçamba, que pode receber 720 kg de carga. A Strada é o típico carro de trabalho resistente, honesto e barato de manter, daí vem o bom histórico que lhe garante tantas vendas.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-4,8%
Seguro	R$ 2.155
Rede	537
Equipamentos	ESP, AB2

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1 279
Pastilhas de freio	R$ 394
Kit de embreagem	R$ 1 865
Farol esquerdo	R$ 1 830
Para-choque dianteiro	R$ 777
Retrovisor esquerdo	R$ 502
Total	**R$ 8.447**

REVISÕES

10 000 km	R$ 809
20 000 km	R$ 795
30 000 km	R$ 828
40 000 km	R$ 1.573
50 000 km	R$ 660
60 000 km	R$ 970
Total	**R$ 5.233**

2º FIAT STRADA 1.3 VOLCANO · R$ 128.990 ·

Os elogios à versão com cabine simples se repetem para a cabine dupla, com a diferença que a versão Volcano ainda tem central multimídia, faróis de led (bem caros, por sinal), rodas de liga leve e alguma preocupação com o visual e o acabamento na cabine. É algo esperado, porque esta versão também cai bem como carro de passeio.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-0,4%** Seguro **R$ 3.842** Rede **537**
Equipamentos **ESP, MUL, AB4, EST, MUL**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.235
Pastilhas de freio	R$ 394
Kit de embreagem	R$ 480
Farol esquerdo	R$ 4.427
Para-choque dianteiro	R$ 1.489
Retrovisor esquerdo	R$ 730
Total	**R$ 8.745**

REVISÕES

10 000 km	R$ 609
20 000 km	R$ 795
30.000 km	R$ 626
40 000 km	R$ 1.573
50 000 km	R$ 660
60 000 km	R$ 970
Total	**R$ 5.233**

3º CHEVROLET MONTANA 1.2 TURBO LT · R$ 145.590 ·

A Chevrolet Montana é um pouco maior, equivalente a um SUV compacto, mas ainda não caiu nas graças dos brasileiros. A culpa pode ser dos preços: esta é a versão mais barata com câmbio automático de seis marchas combinado ao motor 1.2 turbo de 141 cv. Os faróis full-led e o para-choque elevam bastante o custo da sua cesta de peças.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-10,2%** Seguro **R$ 1.882** Rede **600**
Equipamentos **ESP, MUL, ABB, EST, MUL**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.668
Pastilhas de freio	R$ 1.139
Kit de embreagem	R$ 1.795
Farol esquerdo	R$ 8.898
Para-choque dianteiro	R$ 8.394
Retrovisor esquerdo	R$ 1.148
Total	**R$ 23.042**

REVISÕES

10 000 km	R$ 488
20 000 km	R$ 1 088
30 000 km	R$ 764
40 000 km	R$ 1 184
50 000 km	R$ 732
60 000 km	R$ 1 088
Total	**R$ 5.344**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º FIAT TORO 1.3 FREEDOM
· R$ 167.490 ·

Esta não é nem a versão mais básica e nem a mais completa, mas tem ar-condicionado bizona, câmera de ré, central de 8,4", faróis full-led, barras no teto, rodas de liga leve aro 17" e ainda é discreta, pois os retrovisores e a grade têm pintura preta e as maçanetas seguem a cor da carroceria. Seu motor é o 1.3 turbo de 176 cv de potência com câmbio automático de seis marchas, com direito a trocas sequenciais no volante. Na comparação com um SUV desta faixa de preço, o que a Toro fica devendo são sistemas de segurança, como frenagem de emergência e assistente de faixas presentes só na versão Ultra, de R$ 194.490

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-8,8%
Seguro	R$ 2.130
Rede	537
Equipamentos	ESP, ABS, MUL, SBS, EST, AUT

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.388
Pastilhas de freio	R$ 596
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 3.199
Para-choque dianteiro	R$ 4.175
Retrovisor esquerdo	R$ 2.727
Total	**R$ 12.085**

REVISÕES

10 000 km	R$ 858
20 000 km	R$ 983
30 000 km	R$ 858
40 000 km	R$ 1.000
50 000 km	R$ 892
60 000 km	R$ 1.732
Total	**R$ 6.323**

2º FORD MAVERICK BLACK 2.0
· R$ 219.900 ·

A versão Black é novidade: traz o visual da Maverick restilizada, a central multimídia de 13,2", os assistentes de condução semiautônoma e continua com o motor 2.0 turbo de 253 cv combinado à tração integral. Seu tamanho e desempenho são melhores que o de uma Toro diesel, que não tem piloto automático adaptativo.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-3,8%** Seguro **n/d** Rede **128**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, SBS, EST, AUT, ACC, ADAS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.750
Pastilhas de freio	R$ 1.404
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 5.032
Para-choque dianteiro	R$ 2.470
Retrovisor esquerdo	R$ 1.680
Total	**R$ 13.336**

REVISÕES

16 000 km	R$ 915
32 000 km	R$ 1.317
48 000 km	R$ 2.664
Total	**R$ 4.896**

3º FIAT TORO 2.2 VOLCANO
· R$ 206.990 ·

A mais que uma Freedom, a Toro Volcano tem chave presencial, couro nos bancos, rodas aro 18 e banco do motorista elétrico, por exemplo. Esta é a versão mais barata com o motor 2.2 turbo diesel de 200 cv, com câmbio automático de nove marchas e tração integral. Custa caro, mas não há picape média diesel nesta faixa de preço.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-6,5%** Seguro **R$ 2.553** Rede **537**
Equipamentos **ESP, ABS, MUL, SBS, EST, AUT, ADAS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.693
Pastilhas de freio	R$ 546
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 3.199
Para-choque dianteiro	R$ 4.320
Retrovisor esquerdo	R$ 2.150
Total	**R$ 11.908**

REVISÕES

20 000 km	R$ 1.827
40 000 km	R$ 1.878
60 000 km	R$ 2.050
Total	**R$ 5.355**

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º MITSUBISHI TRITON GL MT 4X4

· R$ 249.990 ·

Disponível apenas para vendas diretas, a versão mais básica da Triton combina o motor 2.4 de 205 cv com o câmbio manual de seis marchas. Se por um lado tem sete airbags e central de 8", por outro seus para-choques não têm pintura e as rodas são de aço, com aro 17". As revisões são ate 20% mais baratas.

2º FIAT TITANO ENDURANCE 2.2 MT

· R$ 233.990 ·

A Titano teve uma série de melhorias técnicas, mas o primeiro contato com ela foi após nossa votação do Melhor Compra. Além de estar mais rápida com os 20 cv extras (são 200 cv), está mais confortável e silenciosa. Esta versão só tem rádio, mas ao menos tem 16% de desconto para vendas diretas.

3º NISSAN FRONTIER S 4X4 MT

· R$ 248.990 ·

Sendo uma versão básica, chama a atenção o fato de ter para-choque pintado, mas seu 2.3 turbo diesel é fraco: 163 cv contra os 190 cv das demais versões. Assim como a Triton GL, é vendida por encomenda. Com o fim da produção da Frontier na Argentina, a picape passará a vir do México em 2026.

1º FORD RANGER BLACK

· R$ 238.900 ·

A Ranger Black é para quem quer uma picape diesel, mas não faz questão da tração 4x4. Fora isso, tem vários itens para o preço· central multimídia de 10", quadro de instrumentos digital, faróis full-led e as rodas de liga leve aro 18", que ajudam a disfarçar que esta é a Ranger mais barata à venda no Brasil.

2º MITSUBISHI TRITON HPE

· R$ 289.990 ·

Com apliques cromados pela carroceria, faróis full-led e rodas aro 18", esta é a primeira versão da Triton que não tem aspecto de carro de trabalho. Por dentro, chama atenção o painel revestido de vinil, o ar digital, as saídas de ar traseiras e o carregador por indução. Mantém o motor 2.4 turbo diesel de 205 cv

3º CHEVROLET S10 WT 4X4

· R$ 296.490 ·

A linha 2026 ganhou alerta de colisão, capota marítima, frenagem de emergência e rodas de liga leve aro 18" É um bom incremento para uma picape que ficou rápida com o motor 2.8 de 207 cv e câmbio de oito marchas. É bem completa, mas o visual ainda é de "carro de trabalho", o significado do nome da versão.

FOTOS: FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º FORD RANGER LIMITED V6

· R$ 346.600 ·

Mais uma Ford Ranger na primeira posição, mas a Limited é tricampeã nesta categoria. O projeto novo, com conforto de rodagem e nível de tecnologia superior, pesa mais que o motor V6 3.0 turbo diesel de 250 cv, que não a faz ser a mais rápida. Não é por acaso que a Ranger vem pouco a pouco se aproximando das vendas da Toyota Hilux, que ainda é líder no mercado brasileiro. Esta configuração é a Limited de entrada, que não tem piloto automático adaptativo, rodas aro 20, câmeras de visão 360º e quadro de instrumentos digital maior, que custam R$ 20.000 extras e os compradores tradicionais de picapes não costumam escolher.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-3,9%
Seguro	R$ 8.922
Rede	128
Equipamentos	ESP, ABS, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.802
Pastilhas de freio	R$ 1.247
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 4.887
Para-choque dianteiro	R$ 8.721
Retrovisor esquerdo	R$ 3.158
Total	R$ 19.815

REVISÕES

16 000 km	R$ 1.712
32 000 km	R$ 2.783
48 000 km	R$ 4.054
Total	R$ 8.549

2º MITSUBISHI TRITON KATANA

· R$ 335.990 ·

Esta é novidade por aqui. Lançada na virada do ano, a Triton representa a nova geração da L200 e, como a Ranger, abriu um espaço frente às concorrentes em termos de conforto e tecnologia. O novo motor 2.4 turbo diesel de 205 cv é muito econômico, mas não faz a Triton ser rápida e algumas peças são caras para um carro montado no Brasil.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-7%** Seguro **R$ 8.490** Rede **190**
Equipamentos **ESP, ABS, ACC, ADAS, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.751
Pastilhas de freio	R$ 1.260
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 17.546
Para-choque dianteiro	R$ 9.506
Retrovisor esquerdo	R$ 8.343
Total	R$ 38.408

REVISÕES

10 000 km	R$ 1.379
20 000 km	R$ 1.715
30.000 km	R$ 1.873
40 000 km	R$ 2.095
50 000 km	R$ 1.379
60 000 km	R$ 2.010
Total	R$ 10.251

3º CHEVROLET S10 HIGH COUNTRY

· R$ 334.190 ·

A Chevrolet S10 tem chassi antigo, de quase 15 anos atrás, mas melhorou muito nesta atualização. Está mais silenciosa, tem posição de dirigir melhor e o acabamento interno impressiona. O motor 2.8 turbo diesel (207 cv) atualizado e com câmbio de oito marchas faz com que ela só não seja mais rápida que uma Amarok V6.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-6,1%** Seguro **R$ 6.213** Rede **600**
Equipamentos **ESP, ABS, ADAS, AUT, EST, MUL**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.970
Pastilhas de freio	R$ 1.853
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 8.744
Para-choque dianteiro	R$ 5.877
Retrovisor esquerdo	R$ 3.791
Total	R$ 22.035

REVISÕES

10 000 km	R$ 848
20 000 km	R$ 1.784
30 000 km	R$ 1.880
40 000 km	R$ 1.812
50 000 km	R$ 1.340
60 000 km	R$ 2.352
Total	R$ 10.018

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

1º FORD F-150 LARIAT BLACK V8

• R$ 560.000 •

Há quase um consenso de que a Ford F-150 tem a cabine com aspecto mais antigo entre as três do segmento, mas também é ela quem oferece as funcionalidades mais interessantes, como a alavanca de câmbio retrátil que permite estender uma mesa de trabalho. Por fora, porém, seu estilo foi levemente atualizado no último ano. É mero detalhe, porque o que realmente foi favorável a ela foi tudo aquilo que envolve dinheiro: preço de aquisição, custo de revisão (mais baixo que o da Ranger e de muitos híbridos) e até o custo da cesta de peças, que ainda é alto, porém 54,2% mais baixo que o da Silverado. E mantém o borbulhante motor V8 5.0 de 405 cv

BOLSA DE VALORES

Desvalorização	-0,9%
Seguro	R$ 18.976
Rede	128
Equipamentos	ESP, ABS, ADAS, ACC, AUT, EST, MUL, SBS

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 1.416
Pastilhas de freio	R$ 1.271
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 10.465
Para-choque dianteiro	R$ 2.503
Retrovisor esquerdo	R$ 6.021
Total	R$ 21.676

REVISÕES

16 000 km	R$ 1.837
32 000 km	R$ 2.869
48 000 km	R$ 2.283
Total	R$ 8.789

2º RAM 1500 LARAMIE 3.0

• R$ 584.990 •

A Ram 1500, sim, teve uma atualização mais abrangente. Seu motor V8 Hemi deu lugar a um seis-cilindros 3.0 biturbo com 426 cv (26 cv extras), o que deu o que falar nos EUA, mas, convenhamos, beneficiou seu desempenho. Outra melhoria foi a suspensão traseira a ar ter se tornado item padrão. No entanto, isso tudo elevou seu preço.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-1,7%** Seguro **R$ 17.352** Rede **148**
Equipamentos **ESP, ABS, ADAS, ACC, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 8.043
Pastilhas de freio	R$ 2.543
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 6.519
Para-choque dianteiro	R$ 6.798
Retrovisor esquerdo	R$ 10.232
Total	R$ 34.135

REVISÕES

10 000 km	R$ 1.731
20 000 km	R$ 1.649
30.000 km	R$ 1.320
40 000 km	R$ 2.310
50 000 km	R$ 1.978
60 000 km	R$ 1.649
Total	R$ 10.637

3º CHEVROLET SILVERADO V8

• R$ 573.590 •

A Silverado High Country vendida no Brasil é bastante peculiar. Seu V8 5.3 tem modestos 360 cv, enquanto seu retrovisor padrão é enorme, e vem das Silverado HD – mas pode ser trocado por menores, ao custo de R$ 1.400 – por conta da nossa legislação. É a única das três com Android embarcado nos sistemas do carro.

BOLSA DE VALORES

Desvalorização **-9,9%** Seguro **R$ 13.150** Rede **600**
Equipamentos **ESP, ABS, ADAS, ACC, AUT, EST, MUL, SBS**

PEÇAS

Amortecedores dianteiros	R$ 2.385
Pastilhas de freio	R$ 2.844
Kit de embreagem	-
Farol esquerdo	R$ 25.601
Para-choque dianteiro	R$ 9.088
Retrovisor esquerdo	R$ 7.426
Total	R$ 47.344

REVISÕES

10 000 km	R$ 894
20 000 km	R$ 1.972
30 000 km	R$ 1.338
40 000 km	R$ 1.972
50 000 km	R$ 1.338
60 000 km	R$ 2.064
Total	R$ 9.524

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

PESQUISA QUATRO RODAS

A MAIOR PESQUISA INDEPENDENTE DO MERCADO AUTOMOTIVO

SUA OPINIÃO TEM VALOR

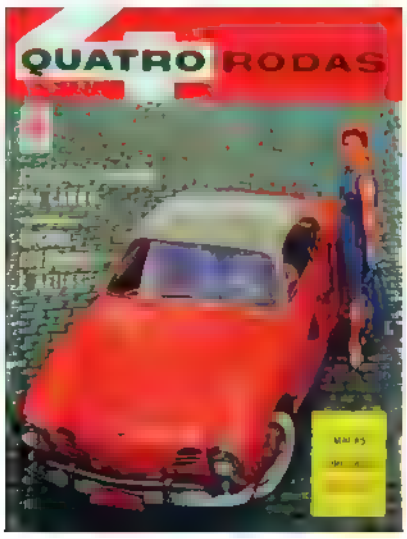
Participe da **Pesquisa OS ELEITOS 2025** e ajude a eleger os modelos que realmente fazem a diferença no dia a dia dos motoristas.

PESQUISA Os eleitos QUATRO RODAS 2025

VOCÊ DIRIGE
AVALIA
GANHA

Escaneie o QR Code, responda e ganhe **12 meses grátis de acesso a banca digital GoRead.**

ines249

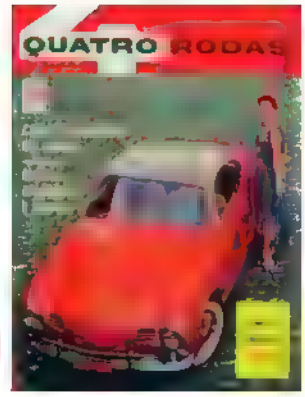


65 ANOS

POR **PAULO CAMPO GRANDE**

A indústria brasileira passa por uma fase de mudanças que talvez seja a maior de todos os tempos: transição tecnológica, demandas ambientais e por segurança e aumento da concorrência. Mas, com certeza, essa não foi a única da história. Desde sua implantação, nos anos 1950, até hoje, muitas etapas tiveram de ser vencidas. Aqui contamos essa jornada por meio da análise de sete edições, uma por década, que permite lembrar algumas das passagens mais desafiadoras. Dos primeiros anos, em que os carros chegavam importados e não havia estradas suficientes nem leis de trânsito adequadas, passando pelas crises do petróleo e o surgimento do Proálcool, o fechamento e a reabertura das importações, até a adoção das novas tecnologias, que de tão novas são chamadas de disruptivas, foi um longo caminho acompanhado de perto pela revista, ela mesma passando por diversas transformações em seu conteúdo e suporte tecnológico.

ines249



1960
OS PRIMÓRDIOS DA INDÚSTRIA

Em agosto de 1960, quando a QUATRO RODAS número 1 chegou às bancas, a indústria automobilística já existia no Brasil. Sua implantação foi sacramentada em maio de 1956, pelo presidente Juscelino Kubitschek, com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), mas essa foi uma decisão que apenas formalizou iniciativas anteriores, oficiais e de empreendedores independentes. A Ford, por exemplo, foi a primeira marca a chegar, em 1919, inicialmente montando o Modelo T e o caminhão TT, a partir de peças importadas. A General Motors fez o mesmo, em 1925. E a Volkswagen desembarcou aqui em 1953, iniciando a produção local, com a perua Kombi, em 1957.

O primeiro carro produzido no Brasil foi a Romi-Isetta, um minicarro de três lugares e uma porta só, fabricado pela Indústria Romi, sob licença da italiana Isetta. Foi apresentado no dia 7/9/1956, mas, por ter ficado de fora dos incentivos do governo, na época, esse modelo não foi considerado oficialmente o primeiro automóvel do país, honraria que coube à perua DKW Vemaguet, construída pela Vemag (Veículos e Máquinas Agrícolas S/A), sob licença da alemã Auto-Union, lançada em 19/11/1956, menos de dois meses depois da Romi-Isetta.

Na Carta do Editor da primeira edição, o diretor Victor Civita dizia que a revista surgia em razão do crescimento da indústria; da formação de um mercado consumidor que necessitava de uma publicação que orientasse os "automobilistas", e dos "belíssimos recantos de nosso país esperando para serem descobertos". O turismo era pauta importante na revista daquele tempo. Tão importante que deu origem ao *Guia Quatro Rodas* e à revista *Viagem e Turismo*, anos depois.

O exemplar trazia um Karmann-Ghia, na capa, um projeto conjunto do encarroçador alemão Wilhelm Karmann com o designer italiano Luigi Segre, do estúdio Ghia, que só chegou ao Brasil em 1962, fabricado pela VW. Internamente, o conteúdo do exemplar era bastante diversificado. Entre matérias sobre a compra do primeiro carro, os cuidados com a manutenção e os problemas do trânsito (como a falta de ruas suficientes, a sinalização deficiente e as leis do tempo das carroças), ha a primeira reportagem sobre segurança, com o título "Álcool, cigarros e beijos" e uma radiografia da Via Dutra. Inaugurada em janeiro de 1951, ligando São Paulo e Rio de Janeiro, a Rodovia Presidente Dutra era naquela época a mais importante do país e, por isso, foi percorrida de ponta a ponta pela reportagem, que registrou os pontos de interesse no percurso.

Em 1961, QUATRO RODAS deu início a uma prática que se tornou uma de suas principais marcas: os testes em pista. De trena e cronógrafo em mãos, o primeiro carro avaliado foi o DKW-Vemag 1000.

VW FUSCA

A silhueta de um dos carros mais famosos de todos os tempos hoje é reconhecida mundialmente. Mas, quando chegou ao Brasil, em 1950, importado da Alemanha, o VW Sedan era bem estranho, com motor traseiro refrigerado a ar e porta-malas dianteiro que precisava ser aberto para abastecer. Como era resistente, confiável e econômico, logo caiu nas graças do mercado, começando a ser fabricado aqui em 1959 e ficando em produção até 1986. Depois, com o advento dos carros populares, ele voltou a ser produzido entre 1993 e 1996.

FORD CORCEL

O Corcel foi um projeto que veio com a compra da Willys pela Ford, e que correu o risco de não sair do papel. Felizmente isso não aconteceu e o modelo cujo nome é sinônimo de cavalo veloz chegou ao mercado em 1968, primeiramente em versão de quatro portas e, depois, cupê, perua e até uma versão esportiva GT. O compacto, que naquela época era considerado médio, foi desenvolvido em conjunto com a Renault Francesa, daí sua semelhança com o Renault 12, que foi produzido na Argentina. Durou até 1977, sendo substituído pelo Corcel II.

ines249

1970
AS DORES DO CRESCIMENTO

No começo dos anos 1970, o Brasil importava quase 80% do petróleo que consumia e isso não chegava a ser uma preocupação, até porque naquele tempo era mais barato importar do que conseguir petróleo a partir das reservas nacionais. Mas veio o chamado Primeiro Choque do Petróleo, em 1973, resultante de conflitos entre países no Oriente Médio, e o preço do barril subiu 322%, no curto espaço de um ano, fazendo com que as importações de petróleo passassem a pesar na balança comercial do país e estimulando a inflação. O governo adotou medidas para restringir o consumo de gasolina, como o fechamento dos postos de combustível aos finais de semana e a determinação do limite de velocidade de 80 km/h, em todas as estradas. A multa para quem desrespeitasse essa norma era de meio salário mínimo, com pena de apreensão da CNH por 30 dias, para quem infringisse a lei três vezes consecutivas. Economizar combustível passou a ser pauta constante na QUATRO RODAS e a reportagem da capa da edição de fevereiro de 1977 "Como Viver com a Gasolina a NCr$ 7,00" ocupava dez páginas ensinando os motoristas a dirigirem de forma econômica (evitando acelerar desnecessariamente, frenagens bruscas etc.) e dando dicas de manutenção (calibragem de pneus, troca de filtros e velas e ajustes de componentes que os mais jovens nem sabem que existiram um dia, como o distribuidor).

Foi nessa época, em 1978, que a revista começou a fazer seus testes em pista fechada – era o Campo de Provas da Freios Varga, que hoje pertence à ZF –, uma instalação que possibilitava medições com maior repetitividade e segurança.

Animada desde a década anterior, a indústria seguiu crescendo, apesar das dificuldades. Novas marcas surgiram, outras foram incorporadas – como a Vemag, pela VW, e a Willys Overland, pela Ford – e chegou a meados dos anos 1970 consolidada. O balanço da produção em 1976, publicado na edição de fevereiro de 1977, registrava a presença de 12 empresas no país, considerando as fabricantes de automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões. Em 1976, Chrysler, FNM, Ford, GM, Mercedes, Scania, Toyota, VW, Puma, Cummins, Gurgel e Fiat produziam 917 332 unidades, em uma linha de 33 automóveis e comerciais leves, e 15 ônibus e caminhões.

Se por um lado a crise do petróleo trouxe dificuldades, por outro lado estimulou a criatividade dos brasileiros: e em 1975 surgiu o Programa Nacional do Álcool (Proálcool), instituído pelo presidente Ernesto Geisel, incentivando as pesquisas para viabilizar o "carburante nacional". O primeiro veículo movido a álcool produzido em série no país foi o Fiat 147, em 1979

CHEVROLET OPALA

Derivado do alemão Opel Rekord, mas equipado com os motores do americano Chevrolet Impala, o Opala foi batizado com o nome de uma pedra preciosa, que resultava da fusão de Opel com Impala. Chegou em 1968, nas versões Luxo e Especial, com opções 2.5 de quatro cilindros, de 80 cv, e 3.8 de seis cilindros, de 125 cv. Sedã de quatro portas, acomodava seis pessoas, graças ao banco dianteiro inteiriço. Ao longo dos anos, ganhou versões cupê e perua e as esportivas SS. Em 1992, o Chevrolet Monza apressou sua aposentadoria

FIAT 147

Quando a Fiat chegou, em 1976, no mercado havia apenas três marcas: Chevrolet, Ford e VW. Seu primeiro modelo era compacto por fora, mas com o espaço bem administrado por dentro. Com o estepe instalado no cofre do motor e porta-malas de 440 l, o 147 era derivado do italiano 127 e apresentava avanços técnicos como o motor transversal. O propulsor de 1.050 cc rendia 57 cv. Estreou como linha 1977 e no ano seguinte chegaram as versões de luxo GLS e Rallye, e uma picape, assim como o motor 1.3 de 61cv.

FOTOS REPRODUÇÃO / ILUSTRAÇÕES MAURICIO PLANEL

ines249

1980
OLHAR PARA O PRIMEIRO MUNDO

A década de 1980 foi prodiga em acontecimentos e a nossa capa de outubro de 1988, já no finzinho desse período, apresentando a linha 89, sintetiza bem como chegamos até ali. De cima para baixo, o Chevrolet Monza lançado em 1982 sintonizava o Brasil com o calendário global de lançamentos, sendo o que se convencionou chamar de "carro mundial", um projeto feito para ser vendido em diferentes mercados do mundo. Na Europa, o Monza era Opel Ascona e nos EUA, Cadillac Cimarron. O Monza foi um caso de sucesso inédito porque era um carro de um segmento intermediário que se tornou o mais vendido do país por três anos consecutivos, 84, 85 e 86, à frente dos modelos mais baratos, que tradicionalmente ocupam essa posição. Além disso, como mais vendido, ele era uma espécie de porta-estandarte do etanol, em uma época em que 80% dos novos emplacamentos eram de carros movidos a alcool.

O Ford Escort remetia à aliança entre Ford e Volkswagen, que criou a Autolatina em 1987 e durou até 1996. Na época do Salão, existia a suspeita de que esse modelo seria o primeiro a receber os motores da linha alemã, o que de fato aconteceu no ano seguinte. Independentemente desse acordo entre as marcas, o Escort também foi uma novidade, sendo lançado em 83 e tendo passado por uma reestilização em 87. No Salão do Automóvel de 88, a única novidade do XR3 conversível foi a adoção da capota elétrica. O tempo mostraria que a parceria entre as marcas ia muito além das motorizações. Mas, em 1989, o VW Santana da capa mantinha seu projeto original, derivado do VW Passat alemão, apresentado no Brasil em 84. No Salão de 88, o Santana estreou o motor 2.0, por isso ganhou um lugar na capa.

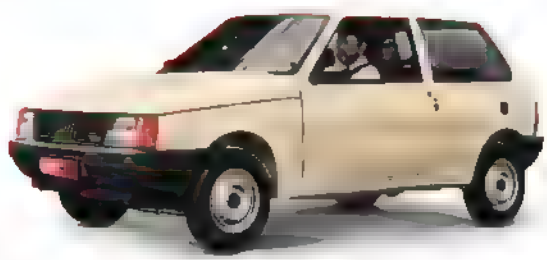
O Gurgel BR800 picape foi uma derivação (que não vingou) do subcompacto BR800, apresentado meses antes. Sua presença na edição ilustra a relevância que a Gurgel conquistou em nosso mercado. O BR800 foi capa em duas ocasiões em 1988.

A maior foto coube ao VW Gol GTI, modelo que ilustra o avanço tecnológico da indústria, com um motor que trocava o carburador por um sistema eletrônico analógico de injeção, mas também remete ao início do controle das emissões, por parte do governo. O Brasil começou a medir as emissões veiculares em 1986, com a criação do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), que estabeleceu padrões que deveriam ser atendidos pelos modelos a partir de junho de 1988.

Para QUATRO RODAS foi um tempo de renovação, com a compra de novos instrumentos de teste, para medições mais precisas e confiáveis. Entre eles, havia o computador Correvit L, que usava um sensor óptico para obter velocidade, aceleração e frenagem (aposentando a quinta roda mecânica), e o medidor de vazão de combustível PLU, para os testes de consumo.

VW GOL

Líder de mercado por 27 anos, entre 1987 e 2014, o Gol tropeçou no lançamento, em 1980. Seu motor 1.3 refrigerado a ar, herdado do Fusca, bebia muito e andava pouco. Mas melhorou com o 1.6, da Brasília, e, depois, com o 1.6 refrigerado a água do Passat. Teve seis grandes mudanças visuais, de motorização e conteúdo. As trocas de plataforma foram duas. Houve diversas versões, de básica, L, LS, S; e as esportivas, GT, GTS e GTi. O projeto teve derivações de carroceria sedã (Voyage), perua (Parati) e picape (Saveiro).



FIAT UNO

Lançado no Brasil em 1984, um ano depois da Itália, o Uno era tão inovador quanto o 147 foi em seu tempo. Desenhado pelo italiano Giorgetto Giugiaro, baseado no conceito Lancia Megagamma (que era um monovolume), o Uno surpreendia pelo design externo e interno. Em 1990, com a criação dos carros populares, virou Uno Mille e depois somente Mille, se tornando um dos carros mais vendidos do mercado. Em 1994, a versão ELX tinha quatro portas e ar-condicionado. Saiu de linha em 2013, com a versão de despedida Grazie Mille.

ines249

1990
ABERTURA DOS PORTOS

No início de 1990, no Brasil havia quatro fabricantes de automóveis generalistas (Chevrolet, Fiat, Ford e Volkswagen) e seis de veículos comerciais (Agrale, Engesa, Mercedes, Scania, Toyota e Volvo); além de diversos fabricantes de veículos fora de série. E a Gurgel, que produzia em pequena escala. Tirando os caminhões e os fora de série, havia 18 modelos à venda. O novo presidente da República na época, Fenando Collor de Mello, que declarou que os carros brasileiros pareciam carroças, tomou posse no dia 15 de março e, no dia 9 de maio, determinou a abertura do mercado às importações, que estavam proibidas desde de 1976 (havia importação de veículos, mas apenas para os diplomatas residentes no Brasil). Com a liberação das importações, que se inseria em um contexto mais amplo de abertura comercial adotado também por outros países da América Latina, os carros importados começaram a chegar dos mais diversos países, da Rússia (Lada) aos Estados Unidos (Jeep), passando pela Europa (Alfa Romeo, Mercedes, Saab, Maserati), Coreia (Kia, Hyundai) e Japão (Suzuki, Mazda, Nissan, Mitsubishi), trazidos por representantes comerciais, pelas próprias marcas e importadores independentes. Havia grande demanda reprimida e por isso, mesmo sem as barreiras alfandegárias, alguns carros chegavam aqui custando bem mais do que valiam.

QUATRO RODAS, que nos anos anteriores precisava usar a criatividade em suas capas todos os meses, optando, vez por outra, por comparar versões diferentes de um mesmo carro – uma movida a álcool e outra a gasolina, uma com acabamento Luxo e outra Luxo Super –, passou a ter dezenas de carros importados inéditos, incluindo a mitológica Ferrari F40, capa da edição de novembro de 1992.

Se por um lado a abertura aumentou a concorrência para as marcas instaladas no país, por outro permitiu que essas mesmas fábricas importassem componentes para modernizar seus projetos locais, propiciando a modernização das linhas. Outro efeito colateral da medida foi a instalação de novas empresas no país, como as japonesas Honda e Toyota (automóveis), por exemplo. Ainda nos anos 1990, pensando em beneficiar as fábricas locais, o governo criou uma nova categoria de veículos, os chamados "Carros populares", em sua maioria equipados com motores 1.0, que, beneficiados por incentivos fiscais, chegavam às lojas custando o equivalente a US$ 7.350. Antes, os modelos mais baratos do mercado eram vendidos por cerca de US$ 10.000. Em pouco tempo, os carros populares dominaram o mercado. Na edição de junho de 2000, QUATRO RODAS fez um comparativo com 22 modelos.

HONDA CIVIC

O Civic, junto com o seu rival Toyota Corolla, ditaram novos padrões de qualidade e pós-venda, quando chegaram. Na escolha de qual deles deveria figurar aqui, o Civic levou vantagem porque foi o primeiro a chegar ao país: como importado, a estreia foi em 1992, e produzido em 1997. Nas duas situações um ano antes do Corolla. Tecnicamente o Civic era mais avançado, equipado com motores 1.6 16V e 1.6 16V VTEC, os dois com bloco e cabeçote de alumínio e o segundo com comando de válvulas de admissão variável.

RENAULT SCÉNIC

No final dos anos 1990, o Brasil estava em dia com a Europa, e as minivans é que eram novidade. Sendo a primeira a chegar, a Scénic virou referência, pelo design, espaço interno, praticidade e soluções como mesinhas a bordo, apoios de braço e nichos com porta-objetos. No mesmo segmento, a Citroën lançou a Picasso, e a GM, a Zafira. As minivans foram precursoras das chamadas multivans, que eram furgões compactos de passageiros, segmento composto por Fiat Doblò, Peugeot Berlingo e Renault Kangoo.

FOTOS REPRODUÇÃO / ILUSTRAÇÕES MAURICIO PLANEL

ines249

2000
AVISTANDO UM FUTURO MELHOR

É curioso reler QUATRO RODAS antigas, anteriores a 2000, e ver como se imaginava que fossem os carros quando se chegasse ao século 21. Muita coisa que parecia fantasiosa na época, muito tempo depois, acabou acontecendo: se não exatamente igual à forma como foi descrito, parecido. Em julho de 1964, por exemplo, uma reportagem dizia que o alumínio e a fibra de vidro substituiriam o aço. Não substituíram, mas esses materiais passaram a ser usados de forma intensiva nos automóveis. Já se falava em carros que dirigiriam sozinhos, mas não se sabia como. Talvez por "estradas equipadas com sistemas eletrônicos". Nem mesmo o maior visionário arriscaria falar em centrais multimídia. O máximo previsto nos anos 1960 eram "aparelhos de TV e radios estereofônicos a bordo". O erro das previsões, ou de quem as interpretou, foi achar que esses avanços aconteceriam exatamente no ano 2000. Uma reportagem de janeiro de 2000, feita para comparar os prognosticos com a realidade, dizia coisas como: "O ano 2000 chegou e os automóveis não voam... Por isso, em lugar de carros dobráveis e hipervelozes, foram os veiculos ecologicos e supereconômicos que emplacaram"

Não dava para prever, mas o consumidor brasileiro não tinha do que reclamar. Com a abertura das importações na década anterior e os incentivos dados pelo governo à indústria, o Brasil se tornou um dos países com maior número de marcas em operação. As empresas olhavam para o Brasil como o principal mercado da América Latina, um continente com baixo índice de automóveis per capita e com potencial de crescimento maior do que os mercados maduros da Europa, dos Estados Unidos e do Japão – mais ou menos como ainda acontece hoje. Em junho de 2000, QUATRO RODAS publicou uma edição especial sobre seguros com as cotações de 2 000 modelos.

Um evento histórico foi a criação dos motores flex, que poderiam rodar com gasolina ou álcool ou a mistura desses dois combustíveis em qualquer proporção. No início dos anos 2000 o etanol estava desacreditado por conta de diversos problemas de abastecimento e políticos (havia opositores no governo e na indústria). Mas, nas ruas, em razão dos preços altos da gasolina, motoristas passaram a misturar etanol a esse combustível. Era o famoso rabo de galo (em alusão ao popular drinque que mistura pinga e vermute). Com o avanço da eletrônica, a indústria viu aí uma oportunidade. O primeiro carro flex a chegar ao mercado foi o VW Gol, capa de nossa edição de abril de 2003. Assim como os carros movidos a álcool de antigamente, hoje os flex respondem por cerca de 80 % do mercado de automoveis no Brasil.

Na pista de testes, entrou em cena o novo sistema de medição com tecnologia GPS, o Racelogic V-Box, mais leve, preciso e com menos interferência ae rodinâmica, que o Correvit EEP-2 (que substituiu o L, em 1992).

FORD ECOSPORT

Em 2002, a Ford fez o que nenhuma outra montadora havia pensado: desenvolveu um SUV sobre a plataforma de um hatch compacto, no caso, o Fiesta, lançado seis meses antes O EcoSport tinha tudo o que um SUV dos grandes tinha Posição de dirigir elevada, maior altura em relação ao solo e visual que tembrava o do Ford Escape americano. Mas, lógico, em dimensões, robustez e capacidade off-road menores. Era um SUV aspiracional. Foi um sucesso imediato e durou até a Ford deixar o país como fabricante, em 2021.

RENAULT LOGAN

De tempos em tempos, projetistas pensam em fazer carros acessíveis às camadas de menor renda. Há exemplos, do VW Fusca, nos anos 1930, ao Tata Nano, em 2008. No Brasil houve projetos, como o Chevrolet Celta, lançado em 2000 – sem falar nos populares por decreto como nos anos 1960 (com o lançamento de versões básicas ao extremo, como o famoso Fusca Pé de Boi) e, nos anos 1990, os populares de US$ 7 350. O Logan se inseriu neste ideal. Mas, depois, ganhou versões mais caras, o que também é comum nesses casos

ines249

2010
INOVAÇÃO PROGRAMADA

O mercado de automóveis brasileiro sempre oscilou entre altos e baixos, ao longo da história, acompanhando os movimentos crônicos da economia. Mas o governo sempre considerou as necessidades desse setor de grande relevância para o país. E, se antes de 1990, as questões eram relativamente mais simples e fáceis de contornar, a partir da abertura do mercado às importações, os desafios se tornaram maiores. Por isso, a década de 2010 foi de anos de discussões que resultaram em dois programas abrangentes para a indústria. O primeiro foi o Inovar-Auto e o segundo, o Rota 2030. O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, ou simplesmente Inovar-Auto, tinha como objetivo modernizar a oferta de veículos leves e pesados e se guiava pela busca da eficiência energética, com investimentos em tecnologia e inovação. Vigorou entre 1/1/2013 e 31/12/2017. Como resultado houve o surgimento de novos modelos, com destaque para os novos SUVs nacionais, mostrados na capa da edição de dezembro de 2014, como Jeep Renegade, Honda HR-V e Peugeot 2008, seguindo uma tendência mundial. Nos segmentos de entrada, principalmente, outra novidade foi a chegada de motores com tecnologia downsizing (que conseguiam maior eficiência energética tendo uma capacidade volumétrica menor compensada pela adoção de sistemas como turbocompressor, injeção direta de combustível e estratégias para redução de atrito interno).

Foi nessa época também que houve a instalação de novas operações de marcas no Brasil, como as de BMW, em Araquari (SC), em 2014, (fazendo o sedã Série 3 e o SUV X1); e da JLR, em Itatiaia (RJ), em 2016 (montando Land Rover Discovery Sport e Range Rover Evoque).

A substituição da importação de veículos por produção local era um dos objetivos do Inovar-Auto. Mas nem tudo saiu como desejado. Em 2016, a Honda abriu uma fábrica em Itirapina (SP), que só entrou em operação em 2019. E a Mercedes inaugurou em Iracemápolis (SP), para produzir o sedã Classe C e o SUV GLA, mas encerrou a produção em 2020, e depois vendeu a instalação para a chinesa GWM.

Com o final do Inovar-Auto, veio o Rota 2030 – Mobilidade e Logística que aprofundava as metas do ponto de vista ambiental e também da segurança dos veículos. Foi instituído no dia 8/11/2018, sendo revisto e ampliado com a edição de novas diretrizes do programa substituto Mover (Mobilidade Verde e Inovação), estabelecido em junho de 2024, incluindo o desenvolvimento de veículos híbridos e elétricos e o uso de peças recicladas na produção de veículos novos.

HYUNDAI HB20

Lançado em 2012, o HB20 trazia motores 1.0 e 1.6 com bloco e cabeçote de alumínio, comando de válvulas variável na admissão e equipamentos como duplo airbag e ar-condicionado, de série em todas as versões, e ABS, nas mais caras. Tinha estilo bonito e, por dentro, embora empregasse materiais básicos (plástico duro) era um projeto bem executado. Sua fábrica, em Piracicaba (SP), foi a primeira do país a poder concluir a carroceria inteira, em uma única estação de solda (o que garante precisão na montagem).

JEEP RENEGADE

Primeiro SUV compacto com reais capacidades off-road, ele inaugurou uma nova fase dos SUVs em nosso mercado, com uma construção robusta, opção de tração 4x2 e 4x4, e até motores gasolina e diesel. E o acabamento interno digno do segmento premium. Sua suspensão traseira era independente. E, entre os equipamentos, incluía ESP, piloto automático, assistente de partida em rampa e sensor de ré, como itens de série, desde a versão de entrada. As superiores acrescentavam central multimídia e seletor de modo de condução off-road.

FOTOS REPRODUÇÃO / ILUSTRAÇÕES MAURICIO PLANEL

ines249

2020
MEIO AMBIENTE E SEGURANÇA

A industria automobilística mundial vive um ponto de inflexão, quando todos os movimentos e tendências dos últimos anos atingiram seus pontos mais avançados e agora precipitam mudanças sem volta. No campo das emissões se chegou ao patamar de emissões zero e, no da segurança, a dos acidentes zero. As tecnologias necessárias para isso foram desenvolvidas, mas falta colocá-las à prova, fazer ajustes.

No caso das emissões, é preciso ir além das medições nos escapamentos, ampliando a avaliação do ciclo completo dos combustíveis e dos veículos, da produção ao descarte. E, em relação à segurança, viabilizar o uso dos veículos autônomos. A transição não é simples, até porque as novas tecnologias ainda não se provaram como solução definitiva. No caso das emissões, a adoção dos veículos elétricos, em curso, demanda diversas mudanças nas cidades e na rotina das pessoas. Precisa de infraestrutura de recarga e da aceitação das pessoas, alem de dinheiro, nos dois casos. Em relação à segurança, a condução autônoma ainda precisa ser entendida dos pontos de vista ético e legal.

O Brasil, que sempre andou alguns passos atrás nessa jornada, pelo menos desta vez tem a vantagem de não estar na vanguarda e gozar de um tempo maior para passar de fase. E, nesse contexto, ter uma matriz energética mais limpa do que outras nações confere uma certa tranquilidade, no aspecto ambiental – no que toca à segurança, ao contrário, autônomas ou não, o país precisa de soluções urgentes.

Assim como aconteceu em outras ocasiões, em que as tecnologias chegavam ao país a bordo dos importados, para depois se tornarem comuns a todos os segmentos, esse processo de transformação deve acontecer assim desta vez tambem. Um bom exemplo desse movimento foi a chegada do sistema de freios ABS. Apresentado pela Bosh, em 1978, esse sistema chegou ao Brasil a bordo de modelos importados em meados dos anos 1980 e se tornou obrigatório somente em 2014.

A capa de fevereiro de 2024 retrata a chegada da eletrificação e dos veículos chineses (estes novidade tambem em outros mercados globais). A matéria principal, com o título "Elétricos nas Ruas", que remete a uma reportagem de 12 páginas contando nossa experiência depois de rodar durante 20 dias com sete carros elétricos, de diferentes procedências (dois chineses, um americano, dois alemães, um francês e um sino-sueco). E há a manchete do teste de Longa Duração que fala do BYD Dolphin elétrico chinês de nossa frota.

No que diz respeito à QUATRO RODAS, ela se consolidou como uma plataforma, presente nos diferentes canais digitais (site, Instagram, YouTube etc.) com o mesmo protagonismo e o jornalismo de sempre

CAOA CHERY TIGGO 8

Entre as primeiras marcas chinesas (Chana, Chery, Lifan e Jac), a Chery foi a que conquistou maior sucesso, depois de se associar à Caoa. A parceria ajudou a marca a se posicionar e teve a feliz coincidência de ser seguida por uma renovação da linha, com o Tiggo 8 como divisor de águas. O SUV de grande porte rompeu com o padrão de qualidade ruim que havia. As melhorias ficaram evidentes na qualidade dos materiais, seja na construção (aços de alta resistência, vãos uniformes), seja no acabamento (superfícies macias e sem rebarbas)

BYD DOLPHIN MINI

O elétrico mais vendido do país tem como trunfo o preço, tecnicamente empatado com o de modelos a combustão. Estreou em julho de 2024 custando R$ 115.800, cerca de R$ 15.000 mais caro que alguns hatches compactos nacionais. O Dolphin Mini é um elétrico compacto urbano, com motor de 75 cv e autonomia de 280 km. Entre os equipamentos, banco elétrico para o motorista, carregamento sem fio para smartphone, faróis e lanternas de led, chave presencial, monitor de pressão dos pneus e ar-condicionado digital

FOTOS REPRODUÇÃO, ILUSTRAÇÕES MIC.O PLANET.

ines249

DIA DOS PAIS ABRIL

ASSINATURA NÃO É LEMBRANÇA. É PRESENÇA.

Receba sua **Revista em Casa** a partir de **R$9,90/mês** e ganhe também acesso **Digital Completo** aos sites e apps de todas as marcas Abril.

A partir de 9,90 /mês

Acesse assine.abril.com.br ou aponte a câmera do celular para o código acima.

veja · veja Negócios · veja SAÚDE · veja São Paulo · veja Rio · SUPER INTERESSANTE · CLAUDIA · QUATRO RODAS · VOCÊRH · VC S/A

PODIA SER PIOR

Entenda por que o Chevrolet Tracker batido da foto ficou destruído, mas os manequins permaneceram íntegros

POR ISADORA CARVALHO | FOTOS FERNANDO PIRES

Barreira simula veículo parado. Choque acontece a 64 km/h

E3970FD

ines249

A atenção era completa e a tensão tomou conta do laboratório de segurança da General Motors, em Indaiatuba, no interior de São Paulo. Um alarme grave soava de forma ritmada e o barulho do carro sendo tracionado aumentava a cada instante até que o Chevrolet Tracker colide contra uma barreira de alumínio a 64 km h e o ruído assusta. O impacto dura cerca de 200 milissegundos, duas vezes mais rápido que uma piscada de olho, mesmo assim é desconcertante. O silêncio ainda perdura no local até que os quatro painéis com lâmpadas halógenas de 300 000 watts de potência se apagam.

Assistir a um crash-test é algo raro e é ainda mais inédito acompanhar um teste de impacto real. Sim, pela primeira vez na história da General Motors do Brasil, a marca abre as portas do seu laboratório de segurança para uma equipe de reportagem. QUATRO RODAS é a primeira publicação da América Latina a ter acesso a um teste como esse no Brasil.

Nossa equipe acompanhou por dois dias seguidos a preparação, o impacto e o pós-impacto do novo Chevrolet Tracker. O teste seguiu os seguintes parâmetros: a velocidade era de 64 km h, a barreira era deformável e 40% da dianteira do SUV tem contato com o implemento. Esse teste tem a intenção de simular uma condição de rodovia de pista simples no qual a colisão acontece com um veículo no sentido contrário. Esse teste de impacto frontal a 64 km h em barreira deformável é um padrão que é seguido por uma série de institutos de segurança mundiais, como o IIHS (instituto norte-americano de segurança veicular).

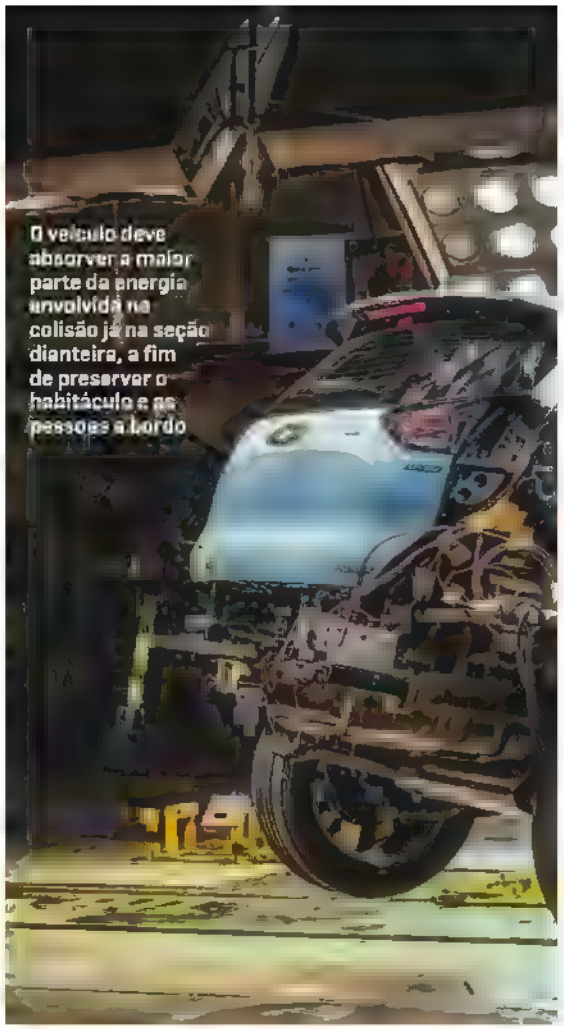
OS PREPARATIVOS DO ENSAIO No dia anterior ao teste, a pintura cinza do Tracker ainda estava fresca. O SUV zero-km foi submetido ao banho de tinta fosca para evitar qualquer reflexo que pudesse atrapalhar a análise dos engenheiros quanto à deformação da carroceria após o impacto. Todas as partes móveis também foram pintadas, mas de outra cor, as maçanetas de amarelo, o bocal de abastecimento de azul-escuro e a roda dianteira esquerda de azul-claro, com o pneu pintado de vermelho. "Essas cores chamativas nos ajudam no momento da análise pós-impacto e é uma etapa fundamental", diz Julio Stellute, engenheiro de teste que já atua na GM há 39 anos.

No porta-malas, chamavam atenção cerca de 300 sensores, a maioria ligada aos *dummies*. São células de carga e acelerômetros que têm a função de identificar o quão forte foi a lesão e o quanto o corpo do *dummy* se movimentou de frente para trás e de um lado para o outro.

Os *dummies* também já estavam posicionados dentro do carro. Dois adultos de 85 kg estavam na primeira fileira de bancos, enquanto na segunda fileira o manequim de uma criança de 3 anos, com cerca de 15 kg, está sentada em uma cadeirinha infantil na fixação Isofix (sistema de retenção infantil) e uma outra criança de 10 anos, de cerca de 35 kg, sentada em um assento de elevação, conhecido como booster, também afixado no sistema Isofix do Tracker. "Cada *dummy* tem entre 70 e 90 sensores e seu peso e altura representam a média da população mundial, assim podemos ter uma padronização dos testes de impacto", afirma Fabio Baccan, gerente de segurança veicular, que trabalha na General Motors há 20 anos.

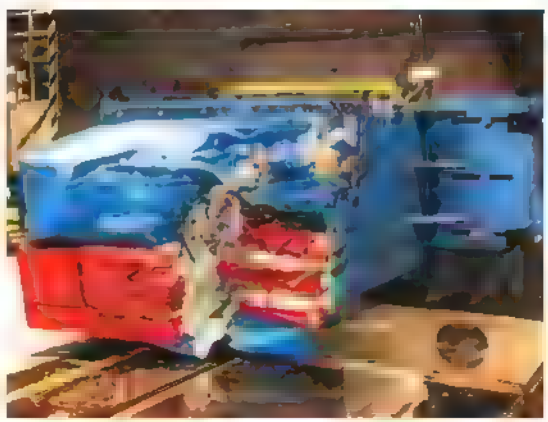
Os *dummies* passam por uma série de calibrações antes de serem acomodados dentro do carro e eles representam um investimento importante do custo de um crash-test. Cada *dummy* custa cerca de R$ 2 milhões e um mais moderno sem cabos elétricos, adquirido recentemente pela GM, que facilita o processo de coleta dos dados, pode chegar a R$ 4 milhões. "Todas as calibrações também seguem uma norma internacional e tudo é padronizado, até o sapato precisa ser o mesmo para todos", conta Julio Stellute.

No dia do teste foi interessante



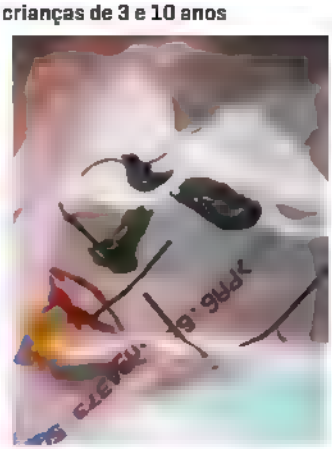
O veículo deve absorver a maior parte da energia envolvida na colisão já na seção dianteira, a fim de preservar o habitáculo e as pessoas a bordo

Crash virtual reproduz fielmente o real



Barreira fica destruída após impacto

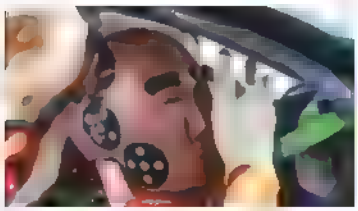
Foram usados manequins masculinos de 85 kg e infantis, de crianças de 3 e 10 anos



Sapato é padronizado. Sala dos *dummies* é climatizada. Depois do choque, airbag revela o contato com o manequim

ines249

Cerca de 300 sensores foram instalados no porta-malas do Tracker. O adesivo serve para medir a deformação causada



Maquiagem carimba onde bate

A carroceria também recebe sensores. Tinta fosca evita que reflexos dificultem a análise do impacto registrado em vídeo

presenciar o clima de ansiedade no laboratório, mesmo com engenheiros experientes que já realizaram pelo menos algumas centenas de crash-tests. "Eu sempre fico um pouco tenso e na noite anterior durmo pouco devido à ansiedade", diz Julio, entre risos, pois participou desde o primeiro crash realizado em 1997 e tem um currículo de milhares de testes de segurança durante os quase 40 anos de empresa.

Antes do impacto, o Tracker fica cerca de quatro horas em uma câmara climática, na qual a temperatura é acertada para 21 °C, tambem para atender a norma técnica.

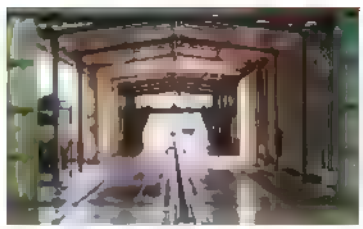
Na próxima etapa do ensaio, o carro foi preso a uma prancha com rodas, chamada de "skate", que é puxada por um motor elétrico de 500 cv e tem capacidade para tracionar um veículo de 4 toneladas a 100 km/h.

O SILÊNCIO QUEBRADO Após o crash-test, o silêncio ao qual nos referimos no início desta reportagem só foi interrompido pela voz do engenheiro Julio, que se comunicava com um atendente do OnStar (sistema de segurança ativo da Chevrolet), que ligou para o carro em 13 segundos após a colisão simulada. Comprovando que o modelo testado se tratava de um carro de produção e também que o sistema de assistência funcionou. Caso o atendente não consiga falar com ninguém, ele já aciona os centros de emergência para atendimento de urgência com base na localização do veículo. Quando pudemos nos aproximar do Tracker, foi impactante verificar que o habitáculo estava preservado e os *dummies* em boas condições. Fomos encorajados a abrir a porta do motorista, que abriu com rangidos, mas sem dificuldade, comprovando que, se fosse um acidente com gente de verdade, o condutor conseguiria sair ou ser retirado.

Era nítida a satisfação dos engenheiros ao identificarem que o para-brisa ficou intacto, o teto não deformou e as portas estavam íntegras. "Só com essas evidências já é possível afirmar que o Tracker tem um bom comportamento da área deformável e que boa parte da energia do impacto é absorvida pela dianteira", afirma Julio. E é devido a isso que em um primeiro momento os engenheiros garantiram que não houve lesões graves nos ocupantes e a possibilidade de que os passageiros saíssem andando era alta.

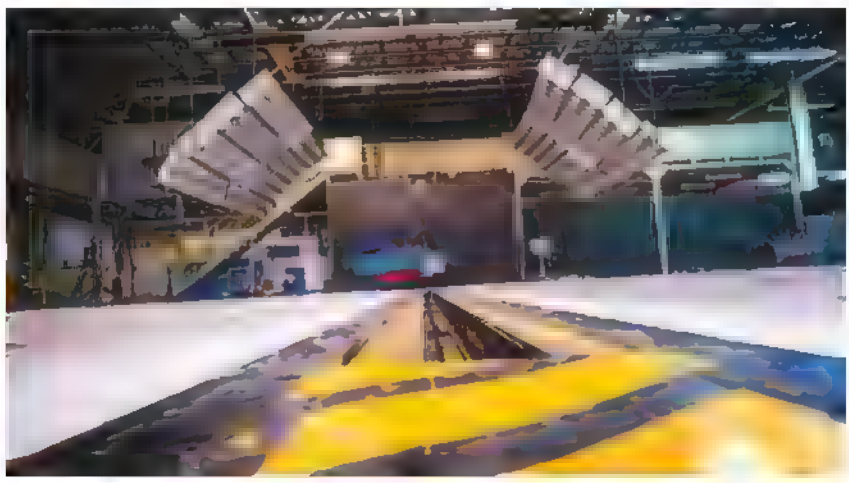
Houve uma grande evolução no desenvolvimento nos últimos anos e o gerente Fabio Baccan informa que atualmente todo o processo de um novo produto é feito de forma virtual, com absoluta fidelidade. "Após o crash-test é possível comparar o resultado físico com o teste virtual e não é possível diferenciar qual é qual, tamanha precisão das simulações", conta. Nos anos 2000, cerca de 80 carros de um projeto eram direcionados para crash-test durante o desenvolvimento e atualmente essa frota de protótipos não é mais necessária. Os testes físicos só são realizados para homologação, que só aceitam crash-tests reais. O laboratório da GM está em operação há 28 anos, tendo realizado cerca de 4 000 testes neste período. Assim como ele, que realiza crash-test, só existem mais dois no Brasil, um que pertence à VW, em São Bernardo do Campo (SP), e outro à Stellantis, em Betim (MG). QR

ines249



"Skate" que leva o carro até a barreira. Pista de teste tem 160 metros de extenção. *Dummies* recebem até 90 sensores

SUV fica na temperatura de 21 °C



Barreira deformável de alumínio é fixada em parece de concreto reforçado, cuja função é apenas a de suporte dessa peça

BATEMOS CORSA, FIESTA, GOL E PALIO

Em novembro de 2000, QUATRO RODAS promoveu um crash test comparativo entre os modelos mais vendidos do país naquela ocasião. Foi uma iniciativa pioneira na América Latina e, pelo que consta, única até hoje promovida por uma publicação automotiva. QR bancou todo o teste, desde a compra dos carros até a contratação de um perito especializado e o aluguel do laboratório da VW. Representantes das marcas foram convidados a acompanhar os ensaios. Por coincidência, o representante da GM foi Julio Stellute, o mesmo que nos atendeu agora: "QUATRO RODAS fez história há 25 anos e contribuiu para a evolução do nível de segurança dos modelos envolvidos", disse. "Era uma época em que ocorriam muitos recalls", afirma Julio.

O crash-test dos hatches compactos aconteceu em uma época em que ainda nem existia um instituto verificador independente, na América Latina, como o Latin NCap, que iniciou atividades somente em 2010 (o Euro NCap é de 1997). O ensaio da revista consumiu 1.560 horas/trabalho de preparativos dos carros. E envolveu diretamente cerca de 30 pessoas, entre técnicos, engenheiros e jornalistas.

ines249

Na terceira geração, 85% dos componentes do 911 eram novos

Fase de transição

Repleta de tecnologia, a terceira geração do 911 provou que o modelo poderia evoluir sem comprometer seu carisma e sua identidade – POR FELIPE BITU | FOTOS FERNANDO PIRES

Síntese da casa de Stuttgart, o Porsche 911 foi apresentado ao mundo no Salão de Frankfurt de 1963 (inicialmente como 901, denominada Série F) com virtudes suficientes para suceder o lendário 356. A segunda geração (Série G) surgiu em meados de 1973 (já como modelo 1974) e manteve o carisma do 911 até a chegada do Tipo 964, em 1989.

Em 1980, a Porsche registrou o primeiro prejuízo em sua história, situação que fez o conselho de administração considerar o encerramento da produção do 911 (e sua versão turbinada 930). Ele seria substituído pelos modelos 924 e 928, mas a clientela ignorou as novidades e permaneceu fiel as virtudes e defeitos do 911.

Foi então que o CEO Peter Schutz determinou o desenvolvimento do Tipo 964, a terceira geração do 911. Para celebrar os 25 anos do modelo, a equipe do engenheiro Helmuth Bott e o designer Benjamin Dimson apresentaram o Carrera 4 no Salão de Paris de 1988, com tração integral baseada no sistema PSK (Porsche-Steuer Kupplung) do superesportivo 959.

Aprimorado no Paris–Dakar, o sistema usava três diferenciais, uma embreagem multidisco computadorizada e os sensores de rotação do freio ABS para distribuir 31% do torque para o eixo dianteiro e 69% para o traseiro. Pela primeira vez o 911 apresentava um comportamento benigno, principalmente em pisos de baixa aderência.

A leve tendência ao subesterço do Carrera 4 não foi apreciada por todos, motivo pelo qual a Porsche apresentou o Carrera 2 com tração apenas traseira no modelo 1990. Bem mais arisco, o Carrera 2 tambem se beneficiou da nova suspensão traseira com molas helicoidais e das rodas aro 16 com pneus 205/55 (diant.) e 225/50 (tras.).

Ambos receberam o novo motor M64/01 de seis cilindros opostos, 3,6 refrigerado a ar, com comandos simples nos cabeçotes, duas velas por cilindro e injeção Bosch DME para gerenciar a elevada taxa de 11,3:1. O resultado era expressivo: 31,6 kgfm a 4.800 rpm e 250 cv a 6.100 rpm, suficientes para o 0 a 100 km/h em 5,5 segundos e máxima de 260 km/h.

O modelo 1990 também foi o primeiro a oferecer o câmbio semiautomático Tiptronic para o Carrera 2, desenvolvido em conjunto com a ZF e a Bosch: a partir de uma transmissão automatica convencional foi adicionado um comando manual para trocar as quatro marchas sequencialmente.

Além do Coupé e do Targa, o 964 foi oferecido com a carroceria Cabriolet: versões abertas eram uma tradição na Rijkspolitie (polícia rodoviária holan-

desa) Em todos o aerofólio traseiro subia automaticamente aos 80 km h. Em 1991, finalmente surge o 964 Turbo, ainda com o motor 3.3 do 930 e injeção mecânica Bosch K-Jetronic.

Versão de rua 964 Carrera Cup, o Carrera RS começou a ser produzido em setembro de 1991. Perdeu a direção hidráulica, mas recebeu o motor M64/03 3.6 de 260 cv, com câmbio de escalonamento fechado e diferencial autoblocante. As suspensões eram 40 mm mais baixas, com molas e amortecedores mais rígidos e barras estabilizadoras ajustáveis.

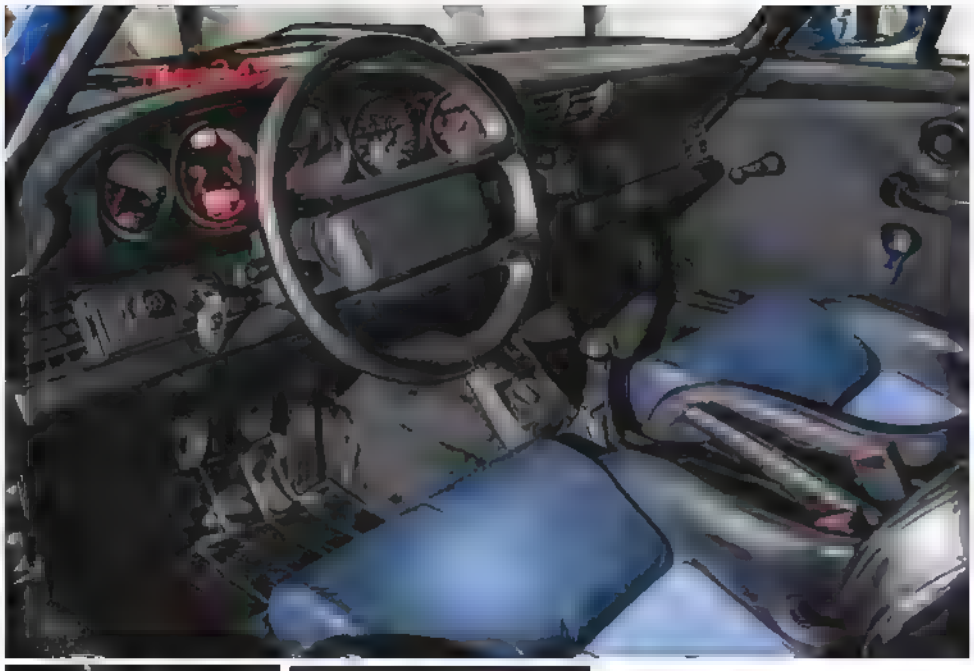
Exclusivo para os EUA, o RS America surge em 1992 com aerofólio traseiro "whale tail" (cauda de baleia) e rodas aro 17 de série. Para reduzir o peso foram removidos direção hidráulica, acionamento eletrico dos retrovisores, piloto automático, aquecimento dos bancos e lavador de faróis. Rádio e ar-condicionado eram opcionais.

O 964 Turbo finalmente recebeu o motor M64. 50 3.6 em 1993: menos de 1.500 unidades foram produzidas, o que faz dele um dos Porsches mais raros. A série especial 30 Jahre 911 foi apresentada no Salão de Genebra para comemorar os 30 anos do modelo· 911 unidades do Carrera 4 foram fabricadas, a maioria com a pintura metálica Viola Dark Purple.

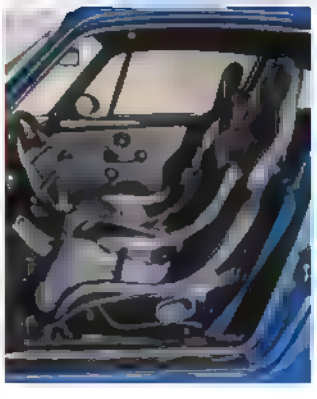
A produção do 964 foi encerrada em dezembro de 1993, logo após o início da produção do 993. O preço elevado e a recessão econômica resultaram em pouco mais de 66 500 unidades produzidas em quatro anos: exemplares em bom estado estão cada vez mais valorizados, enquanto os mais surrados servem de base para *restomods* QR

FICHA TÉCNICA

Porsche 911 Carrera RS 1992
Motor: longitudinal, 6 cilindros opostos, 3 600 cm³, injeção eletrônica, potência 260 cv a 6 100 rpm, torque 33,1 kgfm a 4 800 rpm
Câmbio: manual de 5 marchas, tração traseira
Carroceria: fechada, 2 portas, 4 lugares
Dimensões: compr., 427,5 cm; larg., 165,2 cm; alt., 127 cm; entre-eixos, 227,2 cm; peso 1.220 kg
Pneus: 205/50 ZR 17 (dianteiros), 255/40 ZR 17 (traseiros)



Para ficar mais leve, o Carrera RS eliminou componentes como direção hidráulica, assentos traseiros e vidros elétricos, além de receber vidros mais finos e rodas de magnésio



Com menos de 2.000 unidades produzidas, o Carrera RS é disputadíssimo entre os colecionadores· este exemplar é o único de que se tem notícia no Brasil

Carregadores rápidos são mais comuns nas cidades

AINDA A INCERTEZA

Antigas redes de carregadores estão sendo removidas e é preciso estar atento aos relatos de usuários para não passar perrengue nas estradas - POR HENRIQUE RODRIGUEZ

O primeiro carregador onde recarregamos nosso BYD Dolphin não existe mais. Era um carregador AC de 7 kW, gratuito, da rede da BMW (agora limitada às concessionárias e a alguns poucos estabelecimentos), mas nem o carregador pago da Tupi no mesmo local, um supermercado St. Marche, na zona sul de São Paulo, permaneceu. Em compensação, a 500 metros dali, o fast-food Jeronimo instalou um carregador rápido de 60 kW em seu estacionamento e se tornou a melhor opção nos arredores. A mudança foi para melhor.

Hoje, há inúmeras redes de carregadores e boa parte delas tem um app próprio. Nosso BYD já tem 12 logins de aplicativos de recarga e instalar cada um deles é um inconveniente extra para os usuários. A falta de integração entre os operadores de carregadores leva a esse problema, que começa a ser minimizado por carregadores capazes de identificar o carro e fazer a cobrança automaticamente – presente nos carregadores mais novos da BYD.

Um dos apps é o WeCharge, que administrava o carregador de 175 kW do Graal Topázio (Limeira, SP), o mais próximo da nossa pista de testes. O aplicativo nos notificou, três semanas antes, que aquele carregador seria removido. É um caso mais grave: ele fazia parte da Plug&Go, uma parceria entre Porsche, VW, Audi e a EDP (fabricante do carregador), que formou aquela que era a maior rede de carregadores ultrarrápidos do Brasil quando lançada, em 2020: eram 11 carregadores de alta potência distribuídos por estradas do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, de São Paulo e Paraná. Todos foram removidos em julho. Com o fim deste projeto, Porsche, Audi e VW se uniram à Raízen, há dois anos, para instalar 20 carregadores. Já a rede Graal está instalando 74 em suas unidades espalhadas pelo Brasil, em iniciativa própria.

Pode ser efeito de um amadurecimento da rede de carregadores: saem os "laboratórios de teste" e chegam os negócios já estabelecidos. Esta movimentação exige atenção de quem dirige elétricos.

No dia a dia, também é necessário contar com a sorte. Não basta conferir nos aplicativos se o carregador está operante e disponível: ao conectar o carro, pode acontecer de a recarga não ser iniciada. Foi o que ocorreu no carregador da Shell Recharge do Posto Serra Azul, em Itupeva (SP), que tinha uma posição livre, mas não iniciava o carregamento do nosso Dolphin. Após algumas tentativas, um frentista veio até nós avisar que aquela instalação só carrega um car-

ines249

ro por vez – já havia um BYD Yuan Plus recarregando. Depois encontrei esse aviso no PlugShare, um aplicativo onde os usuários de carregadores compartilham as experiências e a situação de cada carregador.

Neste caso, o Dolphin ainda tinha autonomia para percorrer mais 10 km até o Graal 56. Nosso carro até recarregou, mas o carregamento parou automaticamente ao somar R$ 60: o app Eletrograal exige uma cobrança adiantada estipulada pelo usuário e eu havia estipulado R$ 120, mas a plataforma ignorou isso. Deixei o relato no PlugShare e dias depois um dono de Dolphin Mini me enviou uma mensagem questionando se estavam estornando a diferença – e a resposta é: sim, estornam.

Os contratempos não acontecem apenas em rodovias. O editor de arte Fabio Paiva teve problemas para recarregar o Dolphin dentro de São Paulo. "Eu precisava recarregar o carro antes de voltar para casa, em Indaiatuba. O carregador rápido mais conveniente perto da sede da Abril fica na Rua Alvorada, na Vila Olímpia, e é operado pela Easy Volt. O local tem vários carregadores rápidos, mas nenhum iniciava o carregamento do Dolphin. Então notei que há dois aplicativos da mesma empresa e o carro tem login nos dois, mas nenhum dos dois aplicativos foi capaz de iniciar o carregamento", relatou. Fabio ainda disse que, por estar sozinho, um local ermo, e pela lembrança dos assaltos recorrentes ali, no início dos anos 2000, guardou sua aliança e seu relógio no porta-luvas antes de sair do carro para conectá-lo ao carregador.

O que ele fez foi buscar outro carregador próximo. No caso, um Shell Recharge na Avenida dos Bandeirantes. "Lá, um dos dois carregadores também estava fora do ar e eu tive de aguardar um BYD Dolphin sair para poder iniciar a carga do nosso. Não dá para contar com a sorte. E se chego no carregador da estrada e ele não funciona? Estaria sem autonomia para um próximo ponto de recarga", pontuou Fabio.

Nosso BYD Dolphin continua invicto, nunca foi guinchado. Mas nossas experiências com carros elétricos continuam somando capítulos. Uma das lições é planejar uma viagem da mesma forma que um piloto de avião faz seu plano de voo. Se ele mapeia onde poderá pousar, com a autonomia restante, caso o aeroporto de destino feche, o motorista de carro elétrico também precisa saber alternativas viáveis ao carregador onde planeja parar.

Nem todos os carregadores funcionam

Dois pontos, mas só funciona um por vez

FOTOS: FÁBIO PAIVA E HENRIQUE RODRIGUEZ

BYD DOLPHIN **29.076 km**

FICHA TÉCNICA

Versão: GS 180 Ev
Motor: elétrico diant., transversal, síncrono, 95 cv, 18,4 kgfm
Câmbio: automát., 1 marcha, tração diant.

REVISÕES

Até 100 000 km: grátis

SEGURO*

R$ 1 570

CONSUMO

No mês: 7 km/kW, com 41,7% de rodagem na cidade
Desde jan/24: 6,4 km/kW, com 49,2% de rodagem na cidade
Carregamento: 241 kW, 35h15min, R$ 583

ines249

BARATO, ONDE?

Revisão dos 80.000 km do nosso Citroën C3 poderia ter dado mais de R$ 11.000 se tivéssemos aceitado tudo o que indicaram – mas ainda custou caro

O Citroën C3 é o carro mais barato da marca, mas a versão You, com motor 1.0 turbo, tem revisões que somam R$ 7.425 até 100.000 km, enquanto para o nosso C3 First Edition, com o 1.0 aspirado, somam R$ 8.484, e os outros serviços também não custam pouco.

A revisão dos 80 000 km repete a dos 40 000 km, que contempla a troca das velas, dos filtros de ar do motor, do ar-condicionado, do óleo, do combustível e do óleo do motor. A concessionária La Villete de Volta Redonda (RJ) passou exatamente o mesmo valor do site da Citroën: R$ 1.995.

Na hora de abrir a ordem de serviço, o consultor verificou a lataria, os fluidos e as palhetas dos limpadores, que já estava na nossa lista para cotar o preço e ele ficou de passar mais tarde. Também pedimos alinhamento, balanceamento e rodízio (R$ 190), e seria feita atualização do módulo dos vidros elétricos, por indicação da fábrica. O carro ficaria pronto no fim da tarde.

No final da manhã chegou o orçamento das palhetas genuínas: R$ 410, um convite a buscar outras de boa qualidade no mercado. Na sequência a concessionária nos enviou um vídeo mostrando o desgaste dos pneus (ainda no TWI de verão, com cerca de 2,6 mm – o limite de segurança é 1,6 mm) dizendo que, por isso, não seria possível fazer o alinhamento e balanceamento. Também indicaram a necessidade de troca da embreagem.

O orçamento veio três horas depois: cada pneu custaria R$ 950, totalizando R$ 3 990 com alinhamento e a embreagem instalada, mais R$ 4.671, mas poderia demorar uma semana para as peças chegarem. Declinamos.

Fato é que, se topássemos tudo, esta parada teria custado caríssimos R$ 11.066. Ficou nos R$ 1.995 e, pelo menos, a revisão foi feita corretamente.

CITROËN C3 — **81.264 km**

FICHA TÉCNICA

Versão: First Edition 1.0
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm³ 6V, aspirado, 75/71 cv a 6.000 rpm, 10,7/10 kgfm a 3 250 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 8 484

SEGURO*
R$ 1.824

CONSUMO

No mês: 12,8 km/l com 40,4% de rodagem na cidade
Desde abril/23 13,5 km/l com 34,7% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1 308
Revisão: R$ 1 995

* PERF. QUATRO RODAS

FOTO: LEONARDO BARBOZA

ines249

O recall de nosso Pulse foi em uma concessionária de Praia Grande, no litoral de São Paulo

FOTO: LEONARDO BARBOZA

CHAMADO ATENDIDO

Nosso Fiat Pulse Hybrid foi convocado para um recall, não por causa do sistema híbrido ou por falha de segurança, mas por possível influência nas emissões

O Fiat Pulse foi convocado para alguns recalls nos últimos tempos, para a troca dos cintos dianteiros, da central de gerenciamento do motor e verificação do coletor de admissão do motor. Recorremos ao site da Fiat para saber se nosso Pulse Hybrid 2024 / 2025 estava incluído em algum deles. Estava justamente no último, que também inclui unidades do Fastback e da Strada, todos com o motor 1.0 turbo.

A falha estaria no coletor de admissão do motor, por onde passa o ar usado na combustão. "Foi identificada a possibilidade de obstrução no coletor de admissão, o que poderá ocasionar a evaporação de gases, resultando – em casos extremos – em uma possível situação de não conformidade com as normas de regência." Em outras palavras, o possível defeito na peça levaria a emissões evaporativas indevidas. No Brasil, os recalls são obrigatórios caso comprometam a segurança ou a conformidade do carro com as normas vigentes.

Tentamos fazer o agendamento pelo próprio site da Fiat, mas não havia disponibilidade pelos dois meses seguintes. Decidimos, então, consultar uma concessionária por nossa conta. Como nosso carro já esteve em oficinas de todas as redes da Fiat na cidade de São Paulo, a concessionária escolhida foi a Fiat Salomão de Praia Grande (SP). Tinha agenda disponível para a semana seguinte e o serviço levaria cerca de quatro horas.

Deixamos nosso carro pouco antes das 10 horas com a promessa de que ele poderia ser retirado na parte da tarde. A mensagem de que o Pulse estava pronto chegou às 14 horas.

Na retirada, foi dito que o coletor de admissão foi verificado e estava em conformidade, então não precisaram substituir a peça do nosso carro. Também relataram que foi feita uma atualização da central multimídia do carro – que não nos fez perceber mudanças no comportamento do sistema. Como todo recall, este serviço não teve custo.

Por fim, tiramos a limpo o filtro de ar-condicionado instalado pela Fiat Ventuno na revisão dos 10 000 km. A peça não tinha indicação de fabricante, mas por meio do número da peça localizamos a Extinfilter, que confirmou ser seu fabricante. Isso significa que a concessionária não usou a peça genuína, mas cobrou os mesmos R$ 60 por ela.

FIAT PULSE

15.292 km

FICHA TÉCNICA

Versão: Impetus T200 Hybrid
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm³, 12 V, aspirado. 130/125 cv a 5 750 rpm, 20,4 kgfm a 1.750 rpm
Câmbio: automático, CVT, 7 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 8 622

SEGURO*

R$ 1.425

CONSUMO

No mês: 12 km/l com 50% de rodagem na cidade
Desde dez/24: 12 km/l com 51,2% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível:
R$ 1.482

* PERFIL QUATRO RODAS

* PERFIL QUATRO RODAS

PARA SUA PROTEÇÃO

Usado blindado pode ser um bom negócio, desde que a blindagem seja de qualidade e as revisões tenham sido realizadas - POR FERNANDO MIRAGAYA

A blindagem veicular no Brasil é um *case* mundial. Só nos últimos dois anos, o número de carros blindados no país cresceu 32% e muitos desses modelos ganharam o mercado de usados e seminovos.

Os dados são da Abrablin, associação que reúne as blindadoras do país. A mesma entidade estima que hoje existam 400 000 veículos blindados no Brasil. Mas aí vem a pergunta de um milhão de dólares: vale a pena comprar um carro blindado seminovo ou usado? A proteção tem garantia? Existem sinais visíveis de desgaste na blindagem?

A resposta vai depender muito da qualidade do serviço feito na blindagem. Isso porque, segundo os especialistas e as empresas que atuam no ramo, a blindagem veicular não tem validade. O que existe é uma garantia para desgastes e para o serviço, que pode variar de cinco a dez anos.

"Existe uma garantia de tempo que o fabricante fica responsável por aquela blindagem. Se o carro usado blindado teve a manutenção adequada, a eficiência balística não se altera com o tempo", explica Marcelo Silva, presidente da Abrablin.

HISTÓRICO DE MANUTENÇÃO O desafio para quem vai comprar um carro seminovo e usado blindado é justamente saber desse histórico. O primeiro passo é verificar se o serviço no veículo foi feito em blindadora autorizada pelo Exército.

Empresas homologadas pelas montadoras e/ou cadastradas na Abrablin podem trazer mais seguran

ines249

Tempo dedicado à procura do usado blindado nunca é perdido

ça. Isso porque não há como saber, a olho nu, se a blindagem foi bem ou mal executada e com materiais de qualidade boa ou duvidosa.

"Muito difícil pegar um carro já blindado e fazer uma inspeção técnica e balística. Dois carros, do mesmo modelo, blindados por duas empresas diferentes, podem ter a certificação, mas não há nada no arcabouço documental que garanta que a blindagem tenha sido bem feita", alerta Michel Haddad, diretor de relações com montadoras automotivas e de inteligência de negócios da Carbon.

"Se faz necessário entender a reputação dos materiais aplicados, bem como o histórico da empresa que executou os serviços", reforça Fábio Rovedo de Mello, diretor da Concept Be Safe

Aí, entra aquela averiguação que é recomendada para a compra de qualquer automóvel de segunda mão. levantar o histórico de manutenção. Não só das revisões regulares e preventivas do carro como as revisões da blindagem – também recomendadas a cada 10.000 km ou um ano.

SINISTROS COMPROMETEM É importante, inclusive, verificar se o carro usado blindado não sofreu algum sinistro. Colisões na lataria podem comprometer as mantas de aramida e as demais proteções balísticas, chamadas opacas, que têm de ser trocadas nestes casos.

"É preciso observar se o veículo bateu lateral, traseira, se a reparação da funilaria e pintura foi bem feita, mas principalmente a parte balística interna. O material aplicado dentro da blindagem não pode ser reaproveitado. Tem de ser colocado material novo", alerta Marcelo, da Abrablin.

Já os desgastes das proteções chamadas transparentes são mais aparentes. Falamos dos vidros que sofrem, com o passar do tempo, a delaminação, o descolamento entre as lâminas de vidro e de policarbonato.

"Isso não é defeito, é uma característica dos polímeros daquele composto. Mas não pode 'reautoclavar', tem de substituir", explica Marcelo, se referindo a um processo bastante criticado no meio.

É que a prática da "reautoclavagem" consiste em retirar a última parte de policarbonato do vidro, o que faz as "bolhas" sumirem.

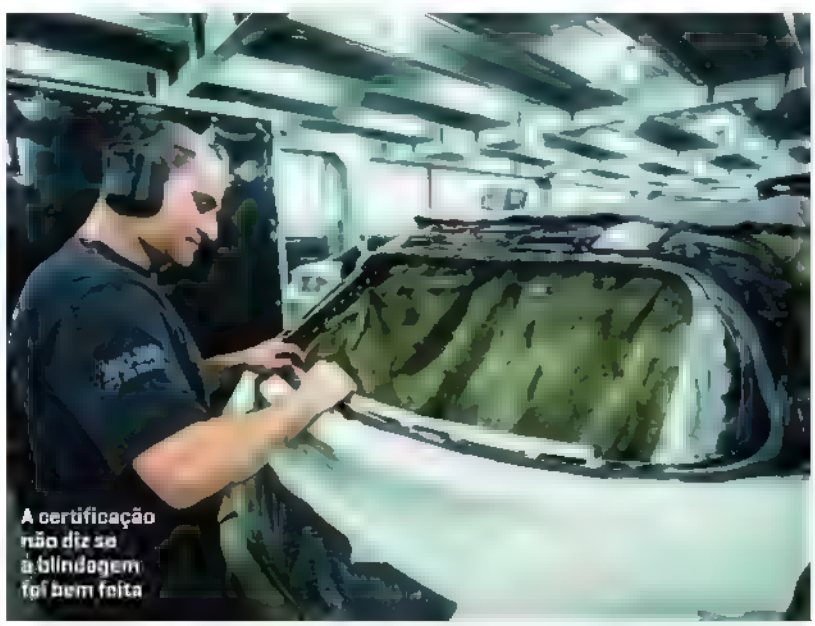
"Só que isso deixa o vidro não só mais exposto, mas até mais perigoso. Em um sinistro, os estilhaços podem atingir os ocupantes do veículo", adverte Michel Haddad.

Por falar em desblindagem, como QUATRO RODAS noticiou na edição 738, de outubro de 2020, é um serviço possível. Porém, economicamente inviável, já que pode custar o dobro ou mesmo o triplo de uma blindagem.

Diante deste panorama, o ideal seria comprar um veículo usado e depois blindá-lo. Mas, se tem um carro seminovo blindado que você quer muito, aí é preciso se dedicar a uma investigação.

"É interessante buscar ajuda de especialistas e empresas com reputação para uma análise geral no sistema aplicado e seu atual estado de conservação", sugere Fabio, da Concept.

"Qualquer tempo dedicado à pesquisa não é perda de tempo", reforça Michel, da Carbon. QR


A certificação não diz se a blindagem foi bem feita

ines249

Avaliado no teste de Longa Duração, o sedã rodou 100.000 km e terminou aprovado

A PARTIR DE R$ 55 000 (2020)

CHEVROLET ONIX PLUS

Beleza, eficiência e conforto são as principais virtudes do modelo que lidera o segmento de sedãs compactos há seis anos – POR FELIPE BITU

Apresentado em 2019, o Onix Plus surpreendeu o mercado por ser quase 20 centímetros mais comprido e cerca de 4 cm mais largo que seu antecessor Prisma. Seu porte é semelhante ao de sedãs medios do começo do milênio· são 4,47 metros de comprimento, 2,6 m entre os eixos e um porta-malas de 469 litros, grandezas que garantem espaço e conveniência para quatro adultos.

Seu peso comedido (1.117 kg) colabora para o rendimento dos motores CSS Prime de três cilindros, 1.0 nas versões aspirada e turbo – conhecidos pelo bom desempenho, o baixo consumo e a polêmica correia de sincronismo banhada em óleo. Com turbo, o Onix Plus gera 116 cv e acelera de 0 a 100 km/h em 10,2 segundos e chega a 187 km/h, limitada eletronicamente. O câmbio automático GF6 de seis marchas garante 12,8 km/l na cidade e 16,4 km/l na estrada (com gasolina).

Topo de linha, a versão Premier traz sensor crepuscular, luzes diurnas e lanternas de led, rodas aro 16, piloto automático e volante de couro. O pacote de opcionais R8M adiciona alerta de ponto cego, ar-condicionado automático e bancos de couro sintético.

Apesar de menos equipada, a versão LTZ é a mais cara a oferecer câmbio manual de seis marchas e conta com sensor de estacionamento traseiro, câmera de ré, chave presencial e carregador de celular por indução.

A multimídia MyLink 3 é item de série na versão LT, que conta também com retrovisores elétricos, banco do motorista com regulagem de altura, rodas de liga leve aro 15, faróis de neblina e direção com ajustes de altura e profundidade. Evite a versão básica com turbo e câmbio automático voltada ao público PcD, caracterizada pelos retrovisores, grade frontal e maçanetas na cor preta. O visual fica ainda mais despojado devido às rodas de aço cobertas por calotas plásticas.

Não ignore o custo benefício da versão LT sem turbo e sem câmbio automático· são seis airbags, sensor de pressão dos pneus e opcionais como chave presencial, sensor crepuscular, câmera de ré, carregador de celular por indução, faróis de neblina e rodas de liga leve.

Integrante do teste de Longa Duração, o Onix Plus demonstrou desempenho consistente ao longo de 100.000 km: sua aprovação revelou grande evolução na durabilidade do motor, robustez e bom acabamento.

As ressalvas ficam por conta das concessionárias, ineficazes nas informações prestadas e na qualidade dos serviços. Foi justamente em razão desses percalços que a General Motors ampliou a garantia da correia dentada para 240.000 km nos Onix e Onix Plus produzidos desde 2019. QR

ines249

ONDE O BICHO PEGA

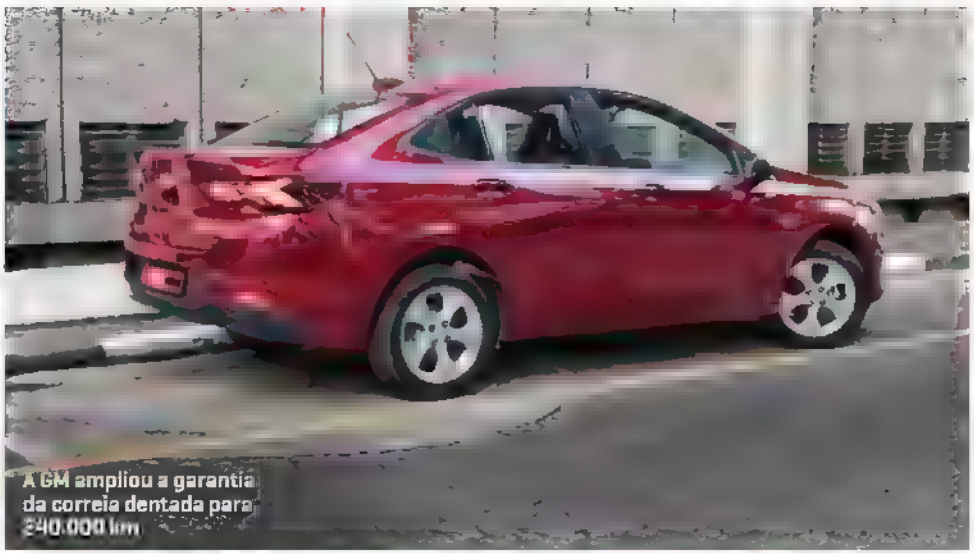
TURBO Pode apresentar ruídos em rotações mais baixas, causados por folga na válvula de alívio do turbo. O problema é conhecido do fabricante, que emitiu a Instrução Técnica para substituição das molas do componente ainda em garantia

CORREIA DENTADA Tem vida útil estimada de 240 000 km ou 15 anos, mas por ser banhada a óleo a durabilidade depende da especificação correta do lubrificante. Verifique o histórico de manutenções

CÁRTER Está sujeito a impactos severos uma vez que o vão livre de apenas 12,7 cm é baixo demais para as condições viárias do Brasil. Verifique se o componente apresenta danos como arranhões, amassados ou mesmo trincas que possam causar seu rompimento

CÂMBIO AUTOMÁTICO O fabricante aconselha a substituição do fluido quando houver condições de uso severo, sem especificá-las. Mas vale a pena substituir o fluido (especificação Dexron VI) e seu filtro aos 80 000 km

DIREÇÃO ELÉTRICA Endurecimento pode ser causado por deficiência no software. É preciso trocar todo o conjunto da direção ou o sensor de posição do volante, além da reprogramação do sistema



FOTOS: FERNANDO MORES

A GM ampliou a garantia da correia dentada para 240.000 km

PREÇO MÉDIO DOS USADOS*

MODELO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
LT 1.0 MT	61.980	63.530	66.933	71.500	75.115	88.092
LT 1.0 TB MT	65.852	70.021	72.754	76.854	82.521	91.554
1.0 TB AT	69.358	72.616	77.415	81.261	88.249	101.833
LT 1.0 TB AT	69.590	73.731	78.252	81.303	90.771	101.971
LTZ 1.0 TB AT	69.787	74.817	80.055	82.090	91.122	105.814
PREMIER 1.0 TB AT	74.798	77.751	81.497	88.372	100.975	109.011

* VALORES EM REAIS CALCULADOS PELA KBB BRASIL PARA A COMPRA PELO PARTICULAR

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE DIANTEIRO	R$ 2.091	R$ 1.424
FAROL (cada)	R$ 3.341	R$ 2.100
PASTILHAS DE FREIO (jogo dianteiro)	R$ 782	R$ 507
DISCO DE FREIO (par)	R$ 522	R$ 419
AMORTECEDORES (jogo)	R$ 3.366	R$ 1.854
EMBREAGEM	R$ 1.876	R$ 1.034

A VOZ DO DONO

NOME: Bruno Godoy dos Santos
IDADE: 56 anos
PROFISSÃO: empresário
CIDADE: Petrópolis (RJ)

O QUE EU ADORO

"É um dos melhores projetos na história da GM. Em porte e presença não deve absolutamente nada para ícones como Monza e Vectra. Um carro robusto, confortável e econômico sem abrir mão do desempenho."

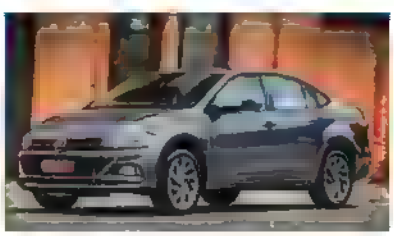
O QUE EU ODEIO

"Um carro com este nível de refinamento técnico merecia ter freios a disco nas quatro rodas. Também acho a frente baixa demais, raspa com facilidade em lombadas e entradas de garagem."

NÓS DISSEMOS

OUTUBRO DE 2019 "Apesar de ter crescido [...] e de contar com 17% a mais de aços de alta resistência [...] pesa apenas 1.117 kg, 75 kg a menos do que um VW Virtus Highline. Por isso, na prática, os 116 cv de potência e 16,8 kgfm de torque se mostram suficientes para empurrá-lo com agilidade. [...] o sedã registrou 12 e 15,7 km/l nos ciclos de cidade e estrada quando abastecido com gasolina, sendo 8,6 e 10,9 km/l, respectivamente, bebendo etanol."

PENSE TAMBÉM EM UM...



VW VIRTUS Seus 4,48 m de comprimento e 2,65 m entre os eixos proporcionam um espaço interno maior e um generoso porta-malas de 521 l. Seu motor TSI com injeção direta é o mais vigoroso do segmento, com 128 cv e 20,4 kgfm, vai de 0 a 100 km/h em 11 s e percorre 12,1 km/l na cidade e 16,7 km/l na estrada. A conectividade é outro atrativo, com um dos melhores sistemas multimídia, e a suspensão garante a dirigibilidade típica da marca

ines249

PNEU ONISCIENTE

Bandas inteligentes são capazes de obter informações das vias e melhorarem o desempenho dos carros

POR **NICOLAS TAVARES**

Os freios ABS evoluíram muito com o passar dos anos, com novas funções como mudar a força da frenagem entre as rodas dianteiras e traseiras. Os mais modernos conseguem aplicar a força de frenagem individualmente em cada roda, baseada na leitura de sensores por um controlador dedicado

O proximo passo desta evolução tecnológica está vindo de um aliado improvável: os pneus. Fabricantes de pneus como Goodyear e Pirelli têm trabalhado com empresas como Bosch e ZF para criar compostos que possam funcionar como sensores em tempo real das condições do asfalto, transmitindo as informações para que a central eletrônica possa otimizar a atuação não só dos freios ABS como também de outros sistemas como o de controle de estabilidade ESP

A Goodyear lançou uma tecnologia batizada como SightLine, usando um conjunto de sensores e algoritmos para monitorar a saude dos pneus, inicialmente para avisar quando eles precisam ser trocados. O passo seguinte está sendo dado em colaboração com a alemã ZF e a holandesa TNO, utilizando as informações para melhorar a atuação dos freios ABS. Cooperando com a Bosch, a Pirelli criou o Cyber Tyre, um pneu com sensores integrados que coletam os dados não apenas do asfalto, mas também sobre o desempenho do pneu, utilizando tecnologias já existentes da Bosch, como um transmissor Bluetooth de baixa energia e sensores microeletromecânicos. QR

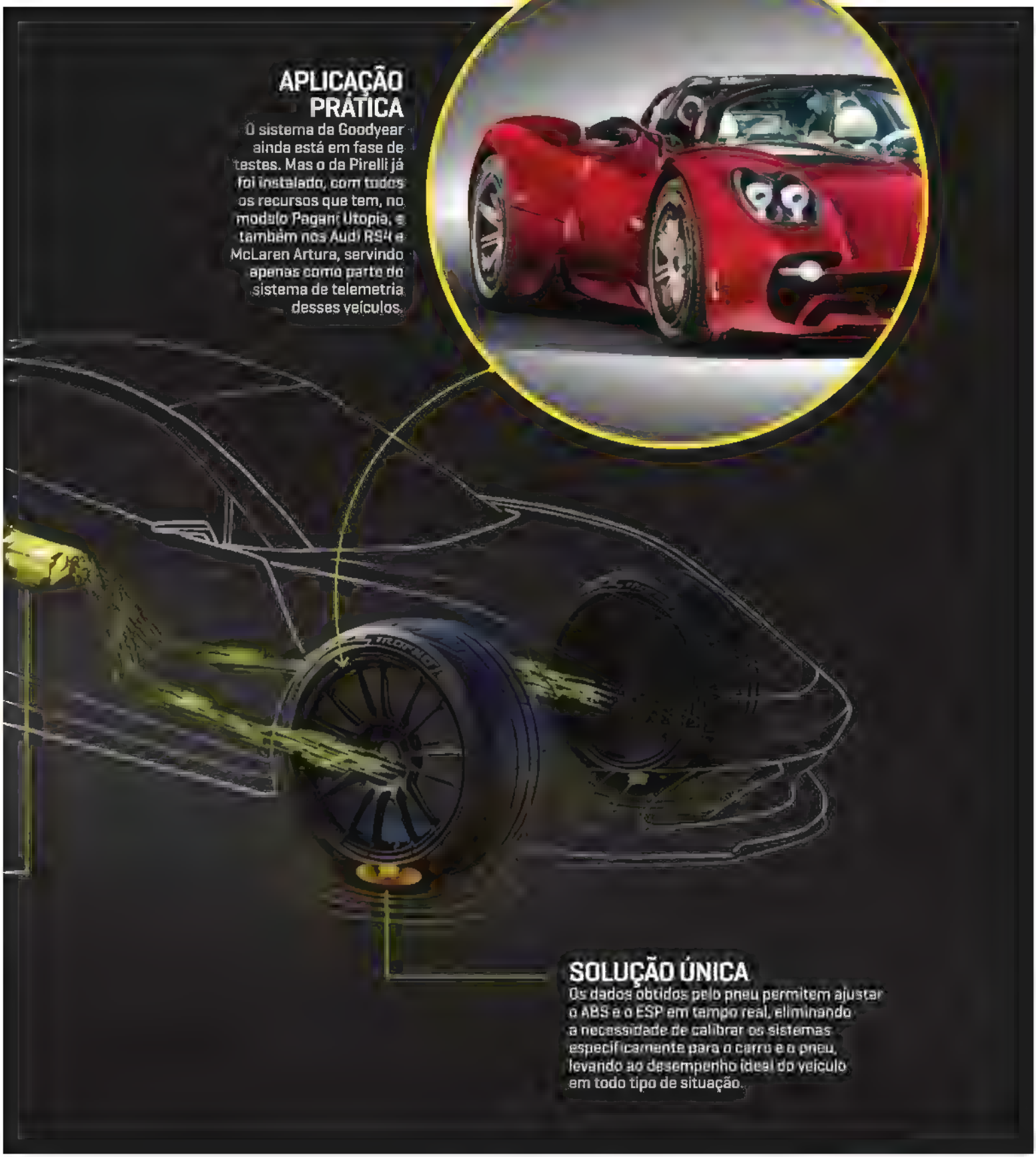
SITUAÇÕES ADVERSAS

Os novos sistemas detectam se as ruas estão em condições de pouca tricção, como molhada ou congelada, tomando uma decisão diferente de como os freios devem atuar para reduzir as distâncias de frenagem

CENTRAL INTELIGENTE

Tanto a Goodyear quanto a Pirelli utilizam sensores sem fio integrados aos pneus para ler os pontos de contato com o asfalto, realizando leituras em tempo real sobre as condições tanto da estrada quanto do pneu como temperatura, pressão e desgaste

ines249



APLICAÇÃO PRÁTICA

O sistema da Goodyear ainda está em fase de testes. Mas o da Pirelli já foi instalado, com todos os recursos que tem, no modelo Pagani Utopia, e também nos Audi RS4 e McLaren Artura, servindo apenas como parte do sistema de telemetria desses veículos.

SOLUÇÃO ÚNICA

Os dados obtidos pelo pneu permitem ajustar o ABS e o ESP em tempo real, eliminando a necessidade de calibrar os sistemas especificamente para o carro e o pneu, levando ao desempenho ideal do veículo em todo tipo de situação.

ines249

Tem alguma dúvida? Mande sua pergunta para: 4rodas.abril@atleitor.com.br

Sabendo usar, as baterias tendem a durar mais

CARGA COMPLETA?

Por que as fábricas declaram o tempo de recarga dos carros elétricos até 80% e não 100%? Não estou perdendo autonomia dessa forma? - PAULO ROBSON DOS SANTOS, RIO DE JANEIRO (RJ)

De fato, ao carregar as baterias do carro até 80% você estará abdicando da sua autonomia máxima, mas é por uma boa razão. Segundo Maria de Fátima Rosolem, membro da Comissão Técnica de Veículos Elétricos da SAE Brasil e pesquisadora de baterias avançadas para veículos elétricos, isso serve para preservar as baterias e aumentar a vida útil. "O processo de recarga da bateria envolve reações eletroquímicas exotérmicas, isto é, que liberam calor. Esse processo é mais crítico nos últimos 20% do SOC (Estado de Carga) de recarga da bateria. E a sobrecarga das celulas de lítio-íon promove a geração de calor causando danos irreversíveis às estruturas de seus constituintes internos", explica a especialista.

Logo, quando fazemos repetidas cargas até 100%, o estresse a que a bateria é submetida é bem maior, consequentemente, diminuindo sua vida útil e também reduzindo a autonomia total ao longo do tempo. "Ao realizar recarga de até 80% do SOC, há uma redução dos processos de degradação, contribuindo na preservação da vida útil da bateria. Assim, a condição de recarga das baterias de lítio-íon dos elétricos em até 80% do SOC tem o objetivo de preservar a vida útil da bateria e segurança", conclui a especialista.

Por que o assento da VW Saveiro parece ser mais afundado que o de um T-Cross por exemplo? - MAURÍCIO ROTUNDO, JALES (SP)

Considerando que você está comparando dois bancos novos, sem desgaste pelo uso, as características de cada carroceria vão além da estética e refletem diretamente na posição de dirigir do motorista. Eles podem até ter tamanhos semelhantes, mas ao sentar nos bancos, você notará que a sua posição será diferente. Quem define isso são as montadoras, que projetam os bancos adequados para cada aplicação. Não é que o banco da Volkswagen Saveiro parece ser mais afundado que o do T-Cross. Ele, de fato, é. Segundo o gerente de imprensa da VW do Brasil, Ricardo Dilser, as diferenças entre os assentos são, justamente, para se adaptar às individualidades de cada carro – no caso, uma picape compacta e um SUV compacto.

O assento determina a altura do motorista

ines249

Sensor aciona o limpador sem que o motorista precise intervir

Como funciona o sensor de chuva de carro? É possível instalar isso como acessório? – MAURICIO CARDOSO, SÃO PAULO (SP)

De acordo com Vinicius Setúbal, coordenador de serviços da Autoglass, esse equipamento funciona através de tecnologia óptica, emitindo feixes de luz infravermelha contra o vidro e monitorando a forma como essa luz retorna. "Quando o para-brisa está seco, a luz reflete normalmente. Com a presença de gotas de água, essa reflexão é alterada, o que permite ao sensor identificar a chuva e acionar os limpadores, ajustando, inclusive, a velocidade conforme a intensidade da precipitação."

A boa notícia é que, caso seu veículo não venha de fábrica com o sensor de chuva, é possível instalá-lo. Segundo Setúbal, há kits universais no mercado, que, na maioria das vezes, vêm também com o sensor crepuscular incluso, que permite o acendimento automático dos faróis. No entanto, a instalação pode ser complicada de acordo com o modelo: "Em alguns casos, a instalação exige integração com a central elétrica e uso de adesivos ópticos específicos para fixação no para-brisa", explica o especialista.

É normal acontecer um pequeno tranco, na passagem de primeira para segunda marcha, no Corolla 1.8 flex, automático, 2012/13?

ALEXANDRE NUNES MELO, BRASÍLIA (DF)

Funcionamento inesperado deve ser investigado por um profissional

Nosso consultor técnico, William Artigiani, especialista em câmbios da oficina Car13, de Itapira (SP), diz que o câmbio automático de quatro marchas do Corolla é robusto, de modo que é normal sentir as trocas. Mas qualquer tipo de solavanco deve ser interpretado como um problema. Artigiani levanta a hipótese de que o problema esteja no filtro da transmissão. Já Breno Henrique, engenheiro mecânico e CEO da Strong Car Services, levanta uma segunda possibilidade para o problema: "A causa mais comum está relacionada ao desgaste de um componente interno chamado "embreagem unidirecional" (ou catraca). Mas os dois profissionais são unânimes ao dizer que diagnósticos definitivos só podem ser dados com a avaliação do carro.

FOTOS: FERNANDO PRESS; MARCO OLIVARES; DIVULGAÇÃO

ines249

Thiago Thomaz: "Levaram seis m[illegible] para consertar o airbag"

GRITA GERAL

Proprietários de carros da Citroën reclamam da falta de peças e das constantes falhas dos novos modelos da marca – POR WALDEZ CARMO AMORIM

Existe um coro, pode-se dizer generalizado, contra a Citroën, em relação à qualidade de seus carros e ao atendimento nas concessionárias. Por diferentes razões, proprietários de diferentes modelos enfileiram queixas. O servidor público municipal Thiago Alexandre Marques Thomaz, de Porto Alegre (RS), dono de um C3 Aircross 2024, é um deles. "Dois meses após pegarmos o carro, começaram os avisos sonoros e as mensagens intermitentes no painel para verificar o airbag", conta Thiago. "Na concessionária, disseram que só teriam horário para me atender após um mês", lembra. "Levei e disseram que era apenas um conector debaixo do banco com folga, e mesmo assim só recebi o carro de volta quase um mês depois, esperando a tal peça chegar", afirma reclamando que, nesse tempo, lhe deram um carro reserva de qualidade inferior ao comprado. Outro inconformado é o jornalista Antônio Angelo Ferreira Raposo, de João Pessoa (PB), dono de um C3 You 2024. "Por causa de um barulho ao frear, me pediram três dias para chegar os discos e pastilhas novos que seriam necessários trocar; mas levaram 36 dias para ao final descobrirem que o problema não estava nas peças trocadas, e sim em uma regulagem nos freios", diz Antônio.

No Facebook, encontramos diversos outros relatos, como o da empresária Mariane Anelli, de Treviso (SC), proprietária de um Aircross 2024, no grupo Citroën Basalt e C3 Aircross: "Em novembro de 2024 bateram na traseira do meu carro e o conserto se transformou em um transtorno absurdo, demoraram seis meses para me entregar o carro que tinha seis meses de uso", protesta. E isso porque Mariane decidiu não esperar mais pelo assoalho do carro, que foi atingido na batida, optando pelo conserto (repuxo), em vez da troca. "Eu estava grávida e não recebi nenhum tipo de suporte da fábrica", conta. "Não ofereceram sequer um carro reserva", afirma. "Foi uma experiência frustrante com uma marca que demonstrou total descaso e falta de comprometimento com o consumidor", resume seu sentimento.

Questionada, a Citroën se limitou a dizer que todos os clientes mencionados aqui foram atendidos e tiveram seus carros consertados. QR

O POVO RECLAMA

"Amanhã, o Basalt vai pela quarta vez para a concessionária. Vão trocar a barra estabilizadora por ordem do Procon, ou a devolução do dinheiro." **Post editado de grupo no Facebook**

"Com uma semana, meu Basalt apresentou problemas de direção e suspensão. Estava parado na concessionária desde 26/02/25, por falta de peça. Aí me entregaram o carro com o mesmo defeito. Minha indignação foi tanta com a Citroën que não aceitei a troca e pedi o cancelamento da compra." **Post editado de grupo no Facebook**

FOTO: TAT ANA THOMAZ

ines249

EDITORA Abril
Fundada em 1950

Publisher: Fábio Carvalho
CEO: Maurício Lima

QUATRO RODAS

Diretor de redação: Paulo Campo Grande

Texto: Cristiane Barreto, Guilherme Fontana, Henrique Rodriguez , Isadora Carvalho, João Vitor Ferreira, e Nicolas Tavares **Arte:** Fabio Paiva e Fernando Pires **Piloto de Teste:** Leonardo Barboza
www.quatrorodas.com.br • www.youtube.com/quatrorodas • Instagram: @quatro_rodas

"VP DE PUBLISHING (CPO)" Andrea Abelleira **"DIRETOR DE TECNOLOGIA "** Filipe Gomes, **"DIRETOR DE DISTRIBUIÇÃO E NOVOS NEGÓCIOS"** Erik Carvalho, **"DIRETOR DE PUBLICIDADE"** Ciro Hashimoto, **"DIRETOR DE ASSINATURAS"** Alberto Pirro, **"GERENTE EXECUTIVA DE PROJETOS ESPECIAIS"** Juliana Caldas

Redação e Correspondência: Av. Alcides Sangirardi, 301, Usina São Paulo – Espaço C, Cidade Jardim, São Paulo/SP, CEP 05672-015

QUATRO RODAS 796 (ISSN 0033-5908), ano 66, é uma publicação mensal da Editora Abril. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

IMPRESSA NA PLURAL INDUSTRIA GRÁFICA LTDA. Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 700, Tamboré, Santana de Parnaíba, SP, CEP 06543-001

IVC | GoRead

GRUPO Abril
www.grupoabril.com.br

QUATRO RODAS

Às suas ordens

Vendas Assinaturas
www.assineabril.com.br

Vendas corporativas e vendas em lote:
assinaturacorporativa@abril.com.br

Atendimento exclusivo para assinantes:
minhaabril.com.br

WhatsApp: (11) 3584-9200
Telefones: SAC (11) 3584-9200
Renovação 0800 7752112

De segunda a sexta-feira, das 9h às 17h30

atendimento@abril.com.br

EDIÇÕES ANTERIORES
Todo acervo publicado de Quatro Rodas está no App Quatro Rodas. Baixe aqui.

Apple Store | Play Store

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens, envie um e-mail para: licenciamentodeconteudo@abril.com.br

LICENCIAMENTO DE MARCA
Para inserir as marcas do Grupo Abril em produtos e negócios, envie um e-mail para: licenciamento@abril.com.br

PARA ANUNCIAR NO ESPAÇO DIGITAL E IMPRESSO
e-mail: publicidade@abril.com.br

TRABALHE CONOSCO
https://talentosabril.vagas.solides.com.br

ines249

Coloridos [illegible] mesmo tempo no estoque das revendas

FOTO DIVULGAÇÃO

O MITO DAS CORES

Estudo mostra que carros coloridos não são tão difíceis de revender como se acredita – POR JOÃO VITOR FERREIRA

De acordo com dados da Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito), quase 70% da frota brasileira é composta por carros nas "cores básicas", o que se entende por branco, preto e cinza, em tons variados. De um lado, de olho nos custos, as montadoras preferem economizar na paleta de cores. De outro, a maioria dos consumidores, que gostaria de variar, não o faz porque cores variadas costumam custar mais caro e também porque esses consumidores temem a desvalorização do carro na hora da revenda, o que é um equívoco, segundo a Auto Avaliar, plataforma online de compra e venda de usados.

Conforme um estudo da Auto Avaliar, as cores mais negociadas entre os usados são a branca (28,55%), seguida pela prata (18,42%), preta (14,77%) e cinza (13,78 %). Ou seja, 75,52% dos carros vendidos são de cores básicas. Porém, isso não significa que os coloridos sejam um problema. Em geral, segundo a plataforma, carros coloridos levam o mesmo tempo que os de cores básicas. Ou seja: 38 dias, que é o prazo médio do giro do estoque das lojas. De acordo com a Auto Avaliar, o que realmente impacta no tempo de loja é o modelo, e não a cor (lembre-se disso, quando for vender seu carro, e eventualmente o comprador te disser que seu carro "não tem uma boa cor").

Ainda segundo o estudo, os coloridos não só vendem bem como também têm um valor médio de revenda maior. Enquanto modelos das cores branca, preta, cinza e prata possuem um ticket médio de R$ 78.381, os coloridos custam 14% a mais, chegando aos R$ 89.452. É certo que compradores de carros zero-km mais caros se importam menos com a revenda, o que acaba pesando nessa conta. Mas, para efeito de comparação, o ticket médio de todos os usados brasileiros negociados em abril foi de R$ 87.107, segundo a Auto Avaliar.

Entre os coloridos, os vermelhos são os mais vendidos, respondendo por 5,38% do total, seguidos pelos azuis, com 3,56%.

RANKING DE JUNHO

Os automóveis e comerciais leves mais vendidos do mês

COLOCAÇÃO		UNIDADES	VARIAÇÃO
1	VW POLO	11.492	=
2	FIAT STRADA	11.474	=
3	VW T-CROSS	8.629	=
4	FIAT ARGO	7.235	=
5	HYUNDAI HB20	6.917	=
6	CHEVROLET ONIX	6.782	+2
7	HYUNDAI CRETA	6.415	+6
8	FIAT MOBI	6.347	-2
9	HONDA HR-V	6.179	-2
10	TOY COROLLA CROSS	5.335	+1
11	RENAULT KWID	5.325	+1
12	CHEVROLET TRACKER	4.993	+8
13	FIAT FASTBACK	4.930	+1
14	VW SAVEIRO	4.849	-4
15	VW NIVUS	4.731	+1
16	TOYOTA HILUX	4.576	+1
17	JEEP COMPASS	4.546	-8
18	FIAT PULSE	3.823	+5
19	VW VIRTUS	3.719	+5
20	CHEVROLET ONIX PLUS	3.494	=
21	FIAT TORO	3.414	-6
22	JEEP RENEGADE	3.411	-1
23	NISSAN KICKS	3.394	-1
24	TOYOTA COROLLA	3.004	+1
25	FORD RANGER	2.961	+5

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
*Primeira vez a aparecer no ranking

Pesquisa: Fenabrave

QUEM CHEGA

CHEVROLET TRACKER 2026 O Chevrolet Tracker 2026 chegou com um novo visual, separando os faróis principais das luzes diurnas. O SUV perdeu potência nas versões equipadas com o motor 1.0 turbo, que cai de 121 cv para 115 cv, mas mantém os 18,9 kgfm. Essa foi a estratégia da GM para driblar as novas normas de cálculo do IPI. Já o motor 1.2 turbo continuou com seus 141 cv.

ines249

RAIO X: MINI COOPER JCW 3P R$ 308.550

O Mini Cooper JCW poderia ser considerado o quarto colocado entre os Esportivos até 350 cv do Melhor Compra 2025 (*veja página 74*). Custando R$ 308 550, e e é bem mais caro que o Fiat Pulse Abarth. Apesar de ser mais potente que o Toyota GR Corolla, sua cesta de peças custa mais que o dobro. A briga f cou com o Civ c Type R, que é um pouco menos potente, menos econômico, mas é nsuperável na dinâmica de pista, além de ter peças mais baratas.

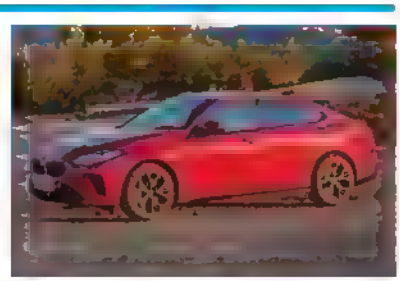
QUANTO CUSTA PARA MANTER?

REVISÕES ATÉ 60.000 KM	R$ 11.241
SEGURO	R$ 4 498
CESTA DE PEÇAS	R$ 18.544
CONSUMO (KM/L)	10,8 (URB.) / 13,9 (ROD.)*

* NMETRO / FOTOS DIVULGAÇÃO

CHEVROLET ONIX 2026 Os Chevrolet Onix e Onix Plus estão disponíveis com o mesmo 1.0 turbo do Tracker (que perdeu potência). E, assim como o SUV, foram reestilizados. A nova dianteira ganhou uma grade maior que a anterior e, na traseira, o hatch mudou muito pouco. Somente o sedã traz novas lanternas. A dupla também é oferecida com o motor 1.0 aspirado de até 82 cv.

VOLKSWAGEN POLO TSI A versão TSI passou apenas três meses fora do catálogo e já está de volta. O motivo é o programa Carro Sustentável do governo federal. A versão é a única com o motor 1.0 turbo de 116 cv que se encaixa no programa. Ela retorna custando R$ 107 840, graças à isenção de IPI. Bem básica, ela se posiciona acima das versões aspiradas e tem câmbio manual.



BMW SERIE 2 GRAN COUPÉ Reestilizado e mais potente, o BMW Serie 2 Gran Coupé tem tudo o que precisa para se destacar entre os sedãs da marca. Agora, ele é equipado com o motor 2.0 turbo de 204 cv na versão 220 M Sport. Quem quiser mais potência, pode optar pela versão esportiva M235 xDrive, que tem motor 2.0 de quatro cilindros atualizado, com injeção direta e indireta, que rende 317 cv.

ines249

ENTENDA NOSSA TABELA

Tabela Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para o Brasil, exceto São Paulo · **Desv.** variação entre os preços de tabela do modelo novo e do seminovo anunciado por lojistas doze meses depois (valores com sinal +, indicam valorização) · **Câmbio** tipo e número de marchas do câmbio que equipa a versão · **AEB** frenagem autônoma de emergência · **S&S** sistema start-stop · **MM** central multimídia · **AB** número de airbags de série na versão · ☑ item de série · **O** item opcional · - item não disponível · entre parênteses, país de fabricação do veículo

AGRALE	35 Concessionárias						(54) 32388000
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Marruá 2.8 AM 4X4 CD 150cv (BRA)	428.705	-	MT5	-	-	-	O
Marruá 2.8 AM 4X4 300 150cv (BRA)	378.045	-	MT5	-	-	-	O

AUDI	42 Concessionárias						08007772834
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
A3 Sedan 2.0 Performance Black 204cv (ALE)	344.990	7,68%	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sedan 2.0 Advance 204cv (ALE)	289.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sedan 2.0 Performance 204cv (ALE)	319.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sportback 2.0 S Line 204cv (ALE)	287.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sportback 2.0 Performance Black 204cv (ALE)	305.990	1,05%	DCT7	☑	☑	☑	6
A5 Sedan 2.0 Performance S Line 272cv (ALE)	372.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Prestige TFSI quattro 231cv (BRA)	299.990	2,73%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Performance TFSI quattro 231cv (BRA)	333.990	-2,11%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Perform. Black P. TFSI quattro 231cv (BRA)	359.990	-1%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Sportback P. TFSI quattro 231cv (BRA)	353.990	-0,84%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Sportback P. B. P. TFSI quattro 231cv (BRA)	379.990	1,89%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 Prestige TFSI quattro 265cv (MEX)	399.990	-6,14%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S-Line TFSI quattro 265cv (MEX)	443.990	11,23%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S-Line Black TFSI quattro 265cv (MEX)	468.990	7,14%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 Perform. TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	480.990		DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 P Black TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	502.990		DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S.b. P. TFSIe S tronic PHEV 374cv (MEX)	510.990		DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S.b. P. B. TFSIE S tronic PHEV 367cv (MEX)	532.990		DCT7	☑	☑	☑	5
Q6 e-tron Performance quattro 387 cv (ESL)	559.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
Q6 e-tron Perform. Black quattro 387 cv (ESL)	599.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
Q7 3.0 S Line TFSI quattro 340cv (ESL)	691.990	+1,04%	AT8	☑	☑	☑	6
Q8 3.0 Perform. Black TFSI quattro 340cv (ESL)	774.990	1,84%	AT8	☑	☑	☑	8
Q8 e-tron Performance Black quattro 408 cv (ESL)	699.990	-	AT1	☑	☑	☑	10
Q8 e-tron Sportback PB. quattro 408 cv (ESL)	729.990	-	AT1	☑	☑	☑	10
e-Tron GT quattro 408 cv (BEL)	769.990	-6,27%	AT1	☑	☑	☑	10
RS e-tron GT quattro 598cv (ALE)	1.104.990	14,54%	AT2	☑	☑	☑	10
RS6 Avant Perform. 4.0 TFSI quattro 600cv (ALE)	1.251.990	-9,07%	AT8	☑	☑	☑	6
RS Q8 TFSI Triptronic quattro 600cv (ALE)	1.269.990	10,20%	AT8	☑	☑	☑	10

ASTON MARTIN	1 Concessionária						(11) 3627 3040
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
DBX707 707cv (GAL)	3.800.000	-	DCT9	☑	☑	☑	6
Vantage Coupe 510cv (ING)	2.800.000		AT8	☑		☑	6
DB12 Coupe 680cv (GAL)	3.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
Vanquish 835cv (ING)	5.400.000		AT8	☑		☑	6

BMW	51 Concessionárias						08007073578
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
118i M Sport 140cv (ALE)	320.950		DCT7	☑	☑	☑	6
220i Gran Coupé M Sport 184cv (ALE)	320.950		DCT7	☑	☑	☑	6
320i GP 184cv (BRA)	346.950		AT8	☑	☑	☑	6
320i M SPORT 2.0 AT 184cv	387.950		AT8	☑	☑	☑	6
320i Sport GP 184 cv (BRA)	365.950		AT8	☑	☑	☑	6
330e M Sport PHEV 252 cv (MEX)	455.950		AT8	☑	☑	☑	6
420i Cabrio M Sport 460 cv (ALE)	504.950		AT8	☑	☑	☑	6
530e Cabrio M Sport 292 cv (ALE)	602.950		AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDRIVE 20i X GP 204cv	319.950		AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDrive 20i X-Line 204cv (BRA)	362.950	12,88	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDrive 20i M Sport 204cv (BRA)	383.950	11,48%	AT8	☑	☑	☑	6
X2 M35i xDRIVE 2.0 306 cv	533.950		AT8	☑	☑	☑	6
X2 sDrive 20i M Sport 204cv (BRA)	407.950	11,48%	AT8	☑	☑	☑	6
X3 M50i 381cv (BRA	625.950	3,42%	AT8	☑	☑	☑	8
X4 xDrive30i M Sport 252cv (BRA)	458.950	+0,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X4 M40i 387cv (BRA,	649.950	1,43%	AT8	☑	☑	☑	6
X5 xDrive50e X-Line 490cv (EUA,	786.950	"	AT8	☑	☑	☑	6
X5 xDrive50e M Sport 490cv (EUA)	838.950	"	AT8	☑	☑	☑	6
X6 xDrive40i M Sport 625cv (EUA)	881.950	+7,07%	AT8	☑	☑	☑	6
X6 M Competition 625cv (ALE)	1.298.950	3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
i4 eDrive35 M Sport 286 cv (ALE)	469.950	"	AT1	☑	☑	☑	8
i4 eDrive40 M Sport 340 cv (ALE)	582.950	"	AT1	☑	☑	☑	6
i4 M50 544 cv (ALE)	675.950		AT1	☑	☑	☑	6
i5 M60 601 cv (ALE)	795.950	"	AT1	☑	☑	☑	6
iX xDrive40 BEV 326cv (EUA,	727.950	1,51%	AT1	☑	☑	☑	6
iX xDrive50 Sport BEV 523cv (EUA)	924.950	+2,13%	AT1	☑	☑	☑	6
iX M60 BEV 619cv (EUA)	1.144.950	+2,13%	AT1	☑	☑	☑	6
iX1 xDrive20 X-line 204 cv (CHN)	363.950	"	AT1	☑	☑	☑	6
iX1 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	455.950	"	AT1	☑	☑	☑	6
iX2 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	464.950	"	AT1	☑	☑	☑	6
iX3 M Sport 286cv (CHN)	520.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
M2 Coupé Track 460 cv (MEX)	727.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M2 Coupé 480 cv (MEX)	673.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M235i Gran Coupé M Sport 140cv (ALE)	479.950	-	DCT7	☑	☑	☑	8
M3 Competition 510 cv (ALE)	892.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M3 Competition Track 510 cv (ALE)	889.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M4 CS 3.0 550cv	1.399.950		AT8	☑	☑	☑	6

BYD	190 Concessionárias						08007073578
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Han EV 494 cv (CHN)	559.800	7,69%	AT8	☑		☑	9
Tan EV 517cv (CHN)	536.800	-	AT1	☑	-	☑	6
KING GL	169.990		CVT	☑		☑	6
King GS DM-i PHEV 235cv (CHN)	164.900	-	CVT	☑	-	☑	6
Dolphin Mini EV GS 5 Lugares 75cv (CHN)	119.990	-	AT1		-	☑	6
Dolphin Ev 95cv (CHN)	149.900		AT1		-	☑	6
Dolphin Plus EV 204cv (CHN)	184.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Seal EV 530cv (CHN)	249.990	-	AT1	☑	-	☑	6
Song Plus DM- PHEV 235cv (CHN)	249.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Plus Premium DM-i PHEV 324cv (CHN)	299.800	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Pro GL DM-i PHEV 235cv (CHN)	189.990	-	CVT	☑		☑	6
Song Pro GS DM-i PHEV 235cv (CHN)	199.990	-	CVT	☑		☑	6
Yuan Plus EV 204cv (CHN)	235.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Yuan Pro EV 177cv (CHN)	182.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Shark DMO 480cv (CHN)	379.800	-	AT1	☑	-	☑	6

CAOA CHERY	125 Concessionárias						0800 77 243 79
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Arrizo 6 1.5 Pro Hybrid MAX DRIVE160cv (CHN)	139.990	-	CVT9	-	☑	☑	6
iCar 61cv (CHN	119.990	-	AT1		-	☑	2
Tiggo 5X Sport 1.5 150cv (BRA)	119.990	-	CVT9	-	-	☑	6
Tiggo 5X Pro 1.5 150cv (BRA)	134.990	-13,52%	CVT9	-	-	☑	6
Tiggo 5X Pro 1.5 Hybrid MAX DRIVE 160cv (BRA)	149.990	-	CVT9	☑	☑	☑	6
Tiggo 7 Sport 1.5 Turbo 150cv (BRA)	139.990		CVT9	☑	-	☑	6
Tiggo 7 Pro MAX DRIVE 1.6 187cv (BRA	169.990		DCT7	☑		☑	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Hybrid Max Drive160cv (BRA)	174.990	-	CVT9	-	☑	☑	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317 cv (CHN)	219.990	-	DHT	-	☑	☑	6
Tiggo 8 Pro 1.6 TGDI 187cv (BRA)	199.990	-	DCT7	☑	-	☑	6
Tiggo 8 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317cv (CHN)	269.990	-	DHT	☑	☑	☑	6

CHEVROLET	600 Concessionárias						08007024200
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Blazer EV RS 347cv (EUA)	503.190	-	AT1	☑	☑	☑	10
Equinox EV 292cv (MEX)	440.190	-	AT1	☑	☑	☑	6
Equinox 1.5 RS 4X4 177cv (MEX)	285.490	-	AT8	☑	☑	☑	6
Equinox 1.5 Activ 4X4 177cv (MEX)	285.490	-	AT8	☑	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo (BRA) 141cv	138.290	-	MT6	-	-	☑	6
Montana 1.2 Turbo LT (BRA) 141cv	145.590	-	MT6	-	-	☑	6
Montana 1.2 Turbo LTZ 141cv (BRA)	160.390	-	AT6		☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo Premier 141cv (BRA)	168.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo RS 141cv (BRA,	173.090	-	AT6	☑	☑	☑	6
Onix 1.0 MT 80cv (BRA)	102.990	+0,84%	MT6		-	-	6
Onix 1.0 Turbo MT 80cv (BRA)	107.290	+1,16%%	MT6				6
Onix 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	112.990	-0,72%	AT6	-		☑	6
Onix 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	118.290	3,79%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA,	123.490	+8,74%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo RS 116cv (BRA,	130.190	5,60%	AT6	-		☑	6
Onix 1.0 Premier Turbo 116cv (BRA,	129.190	2,17%	AT6	-	-	☑	6
ONIX PLUS 1.0 TURBO MT 116cv	113.990		MT5				6
Onix Plus 1.0 MT 80cv (BRA)	106.790	+0,20%	MT5				6
Onix Plus 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	118.990	2,61%	AT6	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	123.790	1,92%	AT6	-	-	☑	6
Onix Plus 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	129.990	-6,62%	AT6	-	-	☑	6
Onix Plus 1.0 Turbo Premier 116cv (BRA)	136.490	-6,99%	AT6	-		☑	6
Spark EUV 101cv	159.990		AT		☑	☑	6
Spin 1.8 AT 111cv (BRA)	119.900	13,16%	AT6		-	-	6
Spin 1.8 LT 111cv (BRA)	133.690	13,58%	AT6			-	6
Spin 1.8 LTZ 7 AT 111cv (BRA)	150.790	13,16%	AT6	"		☑	6
Spin 1.8 Premier 111cv (BRA)	160.390	3,78%	AT6	☑		☑	6
S10 CS WT MT 2.8 Die 4X4 207cv (BRA)	257.090	-	MT6	-	-	-	6
S10 CD WT MT 2.8 Die 4X4 207cv (BRA)	276.990	-	MT6	-		-	6
S10 CD WT AT 2.8 Die 4X4 207cv (BRA	296.490	-	AT8	-		-	6
S10 CD Z71 2.8 4X4 Die 207cv (BRA)	314.290		AT8			☑	6
S10 CD LTZ 2.8 4X4 Die 207cv (BRA)	324.790		AT8			☑	6
S10 CD 100 anos 2.8 4X4 Die 207cv (BRA,	325.690		AT8			☑	6
S10 CD High Country 2.8 4X4 Die. 207cv (BRA)	339.190	-	AT8	☑	-	☑	6
Silverado High Country 5.3 V8 360cv (EUA)	573.590	-	AT10	☑	-	☑	6
Tracker 1.0 Turbo AT 121cv (BRA)	119.900	-4,08%	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.0 Turbo LT 121cv (BRA)	154.090	-4,08%	AT6	-	☑	☑	6

ines249

Tracker 1.0 Turbo T2 121cv (BRA)	169.490	-2,83%	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.2 Turbo RS 141cv (BRA)	190.590	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tracker 1.2 Turbo Premier 141cv (BRA)	189.590	-5,45%	AT6	☑	☑	☑	6
Trailblazer High Country Diesel 2.8 207cv (BRA)	405.590	-6,54%	AT6	-	☑	☑	6

CITROËN — 182 Concessionárias — 0800011808

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Basalt Feel 1.0 MT 75cv (BRA)	93.990		MT5			☑	2
Basalt Feel Turbo AT 130cv (BRA)	106.890		AT6			☑	2
Basalt Shine Turbo AT 130cv (BRA)	111.590		AT6			☑	2
C3 Live 1.0 MT 75cv (BRA)	73.990		MT5				2
C3 Live Pack 1.0 MT 75cv (BRA)	81.990		MT5			☑	2
C3 Feel 1.0 MT 75cv (BRA)	84.790		MT5			☑	2
C3 You! 1.0T AT 130cv (BRA)	101.490		CVT7			☑	2
C3 Aircross Feel 1.0 T 130cv (BRA)	112.990		AT6			☑	2
C3 Aircross Feel Pack 1.0 T 130cv (BRA)	119.990		AT6			☑	4
C3 Aircross Shine 1.0 T 130cv (BRA)	123.990		AT6			☑	4
C3 Aircross 7 Feel Pack 1.0 T 130cv (BRA)	122.990		AT6			☑	4
C3 Aircross 7 Shine 1.0 T 130cv (BRA)	126.490		AT6			☑	4

FERRARI — 1 Concessionária — (11) 30670199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
296 GTB 3.0 V6 830cv (ITA)	4.200.000		DCT8	☑		☑	4
296 GTS 3.0 V6 830cv (ITA)	4.600.000		DCT8	☑		☑	4
Purosangue 725cv (ITA)	7 700.000		DCT8	☑		☑	11
Roma Spider 3.9 V8 620cv (ITA)	4.050.000		DCT8	☑		☑	6

FIAT — 537 Concessionárias — 08007071000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
500e ICON 118cv (ITA)	214.990	16,21%	AT1	☑	-	☑	6
ARGO TREKKING 1.3 MT 107cv	101.980		MT5			☑	2
Argo 1.0 MT 75cv (BRA)	93.980	-18,77%	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.0 75cv (BRA)	93.980	-19,81%	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.3 CVT 107cv (BRA)	105.980	-	CVT7	-	-	-	2
Argo Trekking 1.3 AT CVT 107cv (BRA)	108.980	-8,94%	CVT7	-	-	☑	2
Cronos 1.0 Drive 75cv (ARG)	106.990	-	MT5	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Drive AT 107cv (ARG)	118.480	+8,88%	CVT7	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Precision 107cv (ARG)	120.990	-	CVT7	-	-	☑	2
Fastback 200 Turbo AT 130cv (BRA)	119.990		CVT7			☑	4
Fastback 1.0 Audace Hybrid 130cv (BRA)	159.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
Fastback 1.0 Impetus Hybrid 130cv (BRA)	167.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
Fastback 1.3 Limited Edition T270 185cv (BRA)	171.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Fastback 1.3 Abarth T270 185cv (BRA)	177.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Fiorino Endurance 1.3 107cv (BRA)	124.990	-8,48%	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Like 77cv (BRA)	78.560	-3,71%	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Trekking 77cv (BRA)	80.490	-0,48%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Endurance CP 107cv (BRA)	111.990	-6,64%	MT5	-	-		2
Strada 1.3 Freedom CP 107cv (BRA)	118.990	12,13%	MT5	-	-		2
Strada 1.3 Freedom CD 107cv (BRA)	126.990	13,83%	MT5	-	-		2
Strada 1.3 Volcano CD 107cv (BRA)	129.990	11,92%	MT5	-	-	☑	4
Strada 1.3 Volcano CVT CD 107cv (BRA)	135.990	-0,85%	CVT7	-	-	☑	4
Strada 1.0T Ultra CD 130cv (BRA)	146.990	-3,88%	CVT7	-	-	☑	4
Strada 1.0T Ranch CD 130cv (BRA)	146.990	-3,88%	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Drive 1.3 MT 107cv	98.990		MT5			☑	4
Pulse 7200	116.990		CVT7			☑	4
Pulse Drive CVT 1.3 107cv (BRA)	111.990	-5,14%	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Audace Hybrid 130cv (BRA)	131.990	11,78%	CVT7		-	☑	4
Pulse Impetus Hybrid 130cv (BRA)	146.990	-8,83%	CVT7	☑	-	☑	4
Pulse Abarth Turbo 270 185cv (BRA)	157.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Toro 1,3 End. Turbo Flex 185cv (BRA)	157.490	11,31%	AT6	-		☑	6
Toro 1,3 Freedom Turbo Flex 185cv (BRA)	167.490	11,46%	AT6	-		☑	6
Toro 1,3 Volcano Turbo Flex 185cv (BRA)	184.490	7,51%	AT6	-	-	☑	6
Toro 1,3 Ultra Turbo Flex 185cv (BRA)	194.490	11,46%	AT6	-		☑	6
Toro 2.0 Volcano TD 170cv (BRA)	208.490	11,08%	AT8	-	-	☑	6
Toro 2.0 Ranch TD 170cv (BRA)	226.490	10,23%	AT8	-	-	☑	7
Titano Endurance turbodiesel MT 200cv (BRA)	233.990	-	MT6	-	-	☑	6
Titano Volcano turbodiesel AT 200cv (BRA)	263.990	-	AT8	-	-	☑	6
Titano Ranch turbodiesel AT 200cv (BRA)	285.990	-	AT8	-	-	☑	6

FORD — 329 Concessionárias — 08007033679

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Bronco Sport Badlands 2.0 240cv (MEX)	260.000	-	AT8	☑	☑	☑	9
Mustang GT Performance 488cv (EUA)	549.000	-	AT10	☑		☑	6
Mustang Mach E GT Performance 487cv (EUA)	486.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Maverick Black 2.0 253cv (MEX)	219.990	+0,28	AT8	☑	-	☑	7
Maverick Tremor 2.0 253cv (MEX)	239.990	+0,28	AT8	☑	-	☑	7
Ranger XL 2.0 4X4 CS D. 170cv (ARG)	264.200	+13,83%	MT6	☑		☑	3
Ranger XLS 2.0 4X4 CD AT D. 170cv (ARG)	281.900	+18,51%	AT8	☑		☑	7
Ranger Black 2.0 4X2 CD AT D. 170cv (ARG)	238.900	+18,51%	AT8	☑		☑	7
Ranger XLS 3.0 V6 4WD CD D. 250cv (ARG)	303.900	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger XLT 3.0 V6 4WD CD D. 250cv (ARG)	310.900	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Ltd. 3.0 V6 4WD CD D. 250cv (ARG)	346.600	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Raptor 3.0 V6 4WD CD D. 397cv (ARG)	480.000	-	AT6	☑	-	☑	7
F-150 Lariat V8 4X4 405cv (EUA)	560.000	-	AT10	☑	-	☑	8
F-150 Lariat Black V8 4X4 405cv (EUA)	560.000	-	AT10	☑	-	☑	8
F-150 Tremor V8 4X4 405cv (EUA)	580.000	-	AT10	☑	-	☑	8
Territory 1.5 Ecoboost AT 169cv (CHN)	215.000	16,12%	CVT8	☑		☑	6

GAC — 33 Concessionárias — 08007610888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
GAC Aion ES 136 cv (CHN)	169.990		AT1			☑	2
GAC Aion V 204 cv (CHN)	214.990		AT1	☑		☑	7
GAC Aion Y 204 cv (CHN)	174.990		AT1	☑		☑	6
GAC GS4 235 cv (CHN)	189.990		AT2	☑	☑	☑	7
GAC Hyptec HT 235 cv (CHN)	289.990		AT1	☑		☑	6

GWM — 304 Concessionárias — 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Haval H6 HEV2 ONE 243cv (CHN)	189.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 HEV2 243cv (CHN)	220.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 PHEV19 AWD 326cv (CHN)	245.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 PHEV34 AWD 393cv (CHN)	288.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 GT PHEV AWD 393cv (CHN)	325.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Ora 03 Skin 171cv (CHN)	169.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Ora 03 GT EV 171cv (CHN)	199.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Tank 300 Hi4-T 394cv (CHN)	338.000	-	AT9	☑	-	☑	6

HONDA — 215 Concessionárias — 0800 70134 32

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
City Hatchback 1.5 Flex LX 126cv (BRA)	117.500	7,49%	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex EX 126cv (BRA)	132.600	7,49%	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex EXL 126cv (BRA)	138.800	7,49%	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex Touring 126cv (BRA)	148.200	-8,25%	CVT7	☑	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex LX 126v (BRA)	117.500	-6,10%	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex EX 126v (BRA)	133.600	-6,10%	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex EXL 126cv (BRA)	140.800	-6,51%	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex Touring 126cv (BRA)	149.200	-8,94%	CVT7	☑	-	☑	6
Civic Advanced Hybrid 184cv (TAI)	265.900		e-CVT	☑	☑	☑	9
Civic Type-R 297cv (JAP)	429.900		MT6	☑		☑	10
CR-V Advanced Hybrid 184cv (TAI)	352.900		e-CVT	☑	☑	☑	11
HR-V EX Honda Sensing 126cv (BRA)	163.200	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V EXL Honda Sensing 126cv (BRA)	170.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V Advance 177cv (BRA)	189.400		CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V Touring 177cv (BRA)	209.900		CVT7	☑	☑	☑	6
Accord Advanced Hybrid 207cv (TAI)	332.400		e-CVT	☑	☑	☑	9
ZR-V Touring 161cv (MEX)	214.500		CVT	☑		☑	9

HYUNDAI — 214 Concessionárias — 0800558545

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Creta 1.0 Comfort 120cv (BRA)	151.290	-	AT6	-	☑	☑	6
Creta 1.0 Limited 120cv (BRA)	167.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.0 Platinum 120cv (BRA)	182.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.0 N Line 120cv (BRA)	189.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.6 T Ultimate 193cv (BRA)	198.590	-	DCT7	☑	☑	☑	6
HB20 1.0 Comfort 80cv (BRA)	94.590	-13,58%	MT5	-	-	☑	6
HB20 1.0 Limited 80cv (BRA)	98.690	-	MT5	-	-	☑	6
HB20 1.0 Limited 120cv (BRA)	120.890	-	AT6	☑		☑	6
HB20 1.0T Platinum 120cv (BRA)	130.590	-17,81%	AT6	☑	☑	☑	6
HB20S 1.0 Comfort 80cv (BRA)	103.090	-	MT5	-	-	☑	6
HB20S 1.0 Limited 80cv (BRA)	105.290	-	MT5		☑	☑	6
HB20S 1.0T Limited 120cv (BRA)	126.490	-	AT6		☑	☑	6
HB20S 1.0T Platinum 120cv (BRA)	136.310	-	AT6	☑	☑	☑	6
Kona Ultimate 1.6 HEV 140cv (COR)	214.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Kona Signature 1.6 HEV 140cv (COR)	234.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Tucson 1.6 Limited 177cv (BRA)	199.490	-	DCT7	-	-	☑	6
Ioniq 5 Signature 325 cv (COR)	409.990	-	EV1	☑	☑	☑	6
Palisade Signature V6 3.8 285cv (COR)	479.990	-	AT8	☑	☑	☑	6

JAC — 5 Concessionárias — 08005228888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
E-JS1 82cv (CHN)	126.900	17,27%	AT1	-	-	☑	2
E-JS1 EXT 82cv (CHN)	138.900	-12,02%	AT1	-	-	☑	2
E-JS4 150cv (CHN)	254.900	11,17%	AT1	-	-	☑	2
E-J7 193cv (CHN)	259.900	3,52%	AT1			☑	5
Hunter Turbo Diesel HD AT 4x4 191cv (CHN)	249.900		AT8			☑	6
Hunter Turbo Diesel HDX AT 4x4 191cv (CHN)	259.900		AT8			☑	6

JAGUAR — 28 Concessionárias — (11) 30611322

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
F-Type R-Dynamic Coupé 2.0 300cv (ING)	589.377	-5,53%	AT8	-	☑	☑	6
F-Type R-Dynamic 2.0 Cabrio 300cv (ING)	590.630	1,68%	AT8	-	☑	☑	4
F-Type 75 Cabrio 2.0 300cv (ING)	612 977	-	AT8	-	☑	☑	4
F-Pace R-Dynamic SE 2.0 PHEV 404cv (ING)	640.300	-	AT8	-	☑	☑	6
E-Pace R-Dynamic HSE 2.0 250 cv (AUT)	483.085	-0,87%	AT8	-	☑	☑	6

JEEP — 220 Concessionárias — 08007037150

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Compass Sport 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	183.990	12,01%	AT6	-	☑	☑	6
Compass Longi. 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	211.990	-8,33%	AT6	☑	☑	☑	6
Compass Lim. 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	231.490	-6,86%	AT6	☑	☑	☑	7
Compass Série S 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	251.990	13,27%	AT6	☑	-	☑	9
Compass Overland Hurricane 2.0 272cv (BRA)	276.990	-	AT9	-	-	☑	7
Compass Blackhawk Hurricane 2.0 TD. 272cv (BRA)	296.490	-	AT9	-	-	☑	7
Compass S 1.3 4XE Flex PHEV 240cv (ITA)	347.300	-24,80%	AT6	☑	-	☑	7
Commander Longitude 5L 1.3 Turbo 176cv (BRA)	231.490	-9,86%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Limited 1.3 Turbo 176cv (BRA)	257.990	-6,86%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 1.3 Turbo 176cv (BRA)	280.990	11,11%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 2.2 TD. 200cv (BRA)	319.490	14,88%	AT9	-	-	☑	7
Commander Overland Hurricane 2.0T 272Cv (BRA)	323.990	17,35%	AT9	-	☑	☑	7
Commander Blackhawk 2.0T 272cv (BRA)	340.990	-17,35%	AT9	-	☑	☑	7
Renegade 1.3 Turbo 176cv (BRA)	118.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sport Altitude 1.3 Turbo 176cv (BRA)	142.990	7,25%	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Longitude 1.3 Turbo 176cv (BRA)	159.990	-8,46%	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sahara 1.3 176cv (BRA)	168.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Trailhawk 4X4 1.3 Turbo 176cv (BRA)	179.990	-9,14%	AT9	☑	☑	☑	7
Renegade Willys 4X4 1.3 Turbo 176cv (BRA)	182 990	11,94%	AT9	☑	☑	☑	7
Wrangler Rubicon 2.0T Gas. 272cv 4P (EUA)	499.990	+12,08%	AT8	-	-	☑	2
Gladiator Rubicon V6 284cv (EUA)	499.990		AT8	☑	-	☑	4
Grand Cherokee 4xe 2.0 PHEV 380cv (EUA)	549.990	-	AT8	☑	☑	☑	9

ines249

AUTO-SERVIÇO | **TABELA DE PREÇOS**

JAECOO	50 Concessionárias						08007710011
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SGS	MM	AB
7 SHS Luxury 337 cv (CHN)	229.990	-	DCT3	☑	☑	☑	8
7 SHS Prestige 337 cv (CHN)	249.990	-	DCT3	☑	☑	☑	8

KIA	130 Concessionárias						08007711011
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SGS	MM	AB
Niro 1.6 EX 141cv (COR)	194.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Niro 1.6 SX 141cv (COR)	219.990	-	AT6	☑	☑	☑	8
All New Sportage 1.6 T EX Prestige 180cv (MEX)	267.190	-	DCT7	☑	☑	☑	8
EV5 Land 217cv (CHN)	389.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
EV9 GTL 385cv	749.990		AT1	☑		☑	10
Carnival EX V6 3.5 372cv (COR)	677.490	-	AT8	-	☑	☑	8
Stonic MHEV 1.0 120cv (COR)	154.990	-15,90%	DCT7	-	☑	☑	6

LAMBORGHINI	1 Concessionária						(11) 30613300
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Huracán Sterrato 5.2 V10 610cv (ITA)	4.500.000		AT7	☑	☑	☑	4
Huracán EVO Spyder 5.2 V10 610cv (ITA)	5.100.000		AT7	☑	☑	☑	4
Huracán STO 5.2 V10 640cv (ITA)	5.500.000		AT7	☑	☑	☑	4
Urus S 4.0 V8 650 cv (ITA)	3.950.000		AT8	☑	☑	☑	8
Urus Performante 4.0 V8 666 cv (ITA)	4.300.000		AT8	☑	☑	☑	8
Revuelto PHEV V12 1.015cv (ITA)	8.500.000		AT8	☑	☑	☑	8

LAND ROVER	28 Concessionárias						08001122733
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Evoque Autobiography 2.0 flex 248cv (BRA)	518.590	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 90 HSE 3.0 350cv (ING)	786.381	0,61%	AT8	☑	☑	☑	2
Defender 110 X-Dynamic HSE 350cv (ING)	802.636	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X 350cv (ING)	862.650	1,97%	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X-Dynamic HSE PHEV 404cv (ING)	816.876	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X PHEV 404cv (ING)	882.811	1,97%	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 Outbound 300cv (ING)	848.726	-	AT8	☑	☑	☑	8
Defender 130 X 350 (ING)	939.450	-	AT8	☑	☑	☑	8
Discovery Dynamic HSE 3.0 Die. MHEV 350cv (BRA)	758.875	-	AT8	☑	☑	☑	8
Discovery Metro. Edit 3.0 Die. MHEV 300cv (BRA)	775.505	-	AT8	☑	☑	☑	8
Discovery Sport Dyn. SE 2.0 Flex 250cv (BRA)	448.450	-7,27%	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Sport Dyn. SE Die. MHEV 204cv (BRA)	460.490	3,24%	AT8	☑	☑	☑	6
R Rover 3.0 Autobiography D. MHEV 550cv (ING)	1.595.470	-	AT8	☑	☑	☑	6
R Rover 3.0 SV D. MHEV 550cv (ING)	1.924.170	-	AT8	☑	☑	☑	6
R Rover Evoque 2.0 Dyn. HSE 250cv (BRA)	486.050	-1,29%	AT8	☑	☑	☑	7
R Rover Sport Dyn. HSE Die. MHEV 3.0 550cv (ING)	1.145.470	-	AT8	☑	☑	☑	8
R Rover Sport Autob. DiE. MHEV 3.0 550cv (ING)	1.185.550	-	AT8	☑	☑	☑	8
R Rover Velar Dyn. HSE 2.0 PHEV 404cv (ING)	730.286	-	AT8	☑	☑	☑	8

LEXUS	11 Concessionária						08007030206
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Es 300H 2.5 218cv (JAP)	360.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Nx 350H Dynamic 246cv (JAP)	385.990	-0,23%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H F-Sport 246cv (JAP)	447.990	-0,81%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H Luxury 246cv (JAP)	409.990	0,78%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 450H+ Luxury 308cv (JAP)	457.990	0,78%	CVT	☑	☑	☑	8
Rx 500H F-Plug-in 308cv (JAP)	580.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Rx 450H+ Plug-in 371cv (JAP)	609.990	-	CVT	☑	☑	☑	10
Ux 300H 188cv (JAP)	299.990	-	AT8	☑	☑	☑	8

MASERATI	1 Concessionaria						(11) 30870199
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Ghibli GT Hybrid MHEv 326cv (ITA)	1.100.000		AT8	☑	☑	☑	6
MC20 V6 630CV (ITA	4.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6

MCLAREN	1 Concessionária						(11) 34114989
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
GTS 620 cv (ING)	3.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura 680cv (ING)	2.700.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura Spider 680cv (ING)	3.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Coupé 750 cv (ING)	4.700.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Spider 750 cv (ING)	5.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4

MERCEDES-BENZ	55 Concessionárias						08007772834
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
CLA 200 Progressive 163cv (ALE)	287.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
CLA 200 AMG Line 163cv (ALE)	324.900	-	DCT7	☑	☑	☑	8
C 200 AMG Line 204cv (ALE)	384.900	-4,03%	AT8	☑	☑	☑	8
C 300 AMG Line 258cv (ALE)	419.900	3,87%	AT8	☑	☑	☑	8
E 300 Exclusive 258cv (ALE)	589.900	-	AT8	☑	☑	☑	6
GLA 200 Progressive 165cv (BRA)	344.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLA 200 AMG Line 165cv (BRA)	364.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 220 4M Progressive 190cv (ALE)	369.900		DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 220 4Matic AMG Line 190cv (ALE)	399.900		DCT7	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic AMG Line 258cv (ALE)	514.900		AT8	☑	☑	☑	8
GLC 300 4Matic Coupé AMG Line 258cv (ALE)	529.900		AT8	☑	☑	☑	8
GLE 450 d 4Matic 401cv (ALE)	744.900	+2,55%	DCT8	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic Coupé 401cv (ALE)	844.900	+2,55%	DCT8	☑	☑	☑	8
GLS 450 4MATIC 367cv (ALE)	989.900	-	DCT8	☑	☑	☑	6
EQA 250 AMG Line 190cv (ALE)	399.900		AT1	☑		☑	6
EQB 350 4MATIC AMG Line 190cv (ALE)	449.900		AT1	☑		☑	6
EQE 300 AMG Line 245cv (ALE)	714.900		AT1	☑	☑	☑	6
EQE 350+ AMG Line 292cv (ALE)	849.900		AT1	☑	☑	☑	8
EQE 350+ SUV AMG Line 292cv (ALE)	699.900		AT1	☑	☑	☑	6
EQS 450 4MATIC SUV 544cv (ALE)	939.900		AT1	☑	☑	☑	8
AMG EQE 53 4MATIC+ SUV 687cv(ALE)	894.900		AT1	☑	☑	☑	8
AMG EQS 53 4MATIC+ 658cv(ALE)	1.453.900		AT1	☑	☑	☑	6
AMG A 45 S 4MATIC 421cv (ALE)	604.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG CLA 35 4MATIC 306cv (ALE)	499.900	-0,18%	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG CLA 45 S 4MATIC 421cv (ALE)	624.900	-1,78%	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG GLA 35 4M 306 cv (ALE)	531.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLB 35 4M 306 cv (ALE)	552.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 43 4M 421 cv (ALE)	685.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 43 4M Coupé 421 cv (ALE)	706.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 63 S E-Performance Coupé 680 cv (ALE)	834.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG C 63 S E Performance 680cv (ALE)	814.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG C 63 S E Performance F1 680cv (ALE)	1.015.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 53 4M 573cv (ALE)	889.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 63 4M Coupé 612cv (ALE)	1.298.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG S 63 S E-Performance 802cv (ALE)	1.639.900		DCT9	☑	☑	☑	6
AMG S 63 SL E-Performance 802cv (ALE)	1.714.900		DCT9	☑	☑	☑	6
AMG GT 63 S E-Performance 816cv (ALE)	1.697.900		DCT9	☑	☑	☑	6
AMG G 63 S 585cv (ALE)	1.989.900		DCT9	☑	☑	☑	6

MINI	22 Concessionárias						08007073578
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Cooper S Top 3P 192cv (ING)	290.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper S E 3P Ev Exclusive 184cv (ING)	249.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper JCW 3P 306cv (ING)	308.550	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper S 5P Top 192cv (ING)	300.990	10,90%	DCT7	☑	☑	☑	6
Countryman JCW All4 306cv (ING)	365.390	-	AT1	☑	☑	☑	6
Countryman SE All4 Exclusive 306cv (ING)	284.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Countryman SE All4 Top 306cv (ING)	339.890	-	AT1	☑	☑	☑	6

MITSUBISHI	190 Concessionárias						08007020404
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Eclipse Cross 165cv (BRA)	169.990	+0,81%	CVT		☑	☑	6
Eclipse Cross HPE 165cv (BRA)	189.990	+0,81%	CVT		☑	☑	6
Eclipse Cross HPE Black 165cv (BRA)	192.990	+0,81%	CVT		☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 165cv (BRA)	212.990	+0,81%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 4x4 165cv (BRA)	222.990	+2,38%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S Black 4x4 165cv (BRA)	225.990	-	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross MotorSport 4x4 165cv (BRA)	225.990	-	CVT	☑	☑	☑	6
Outlander PHEv HPE-S 2.4 252cv	374.990		AT6	☑	☑	☑	11
OutlanderPHEV SIGNATURE 2.4 252cv	389.990		AT6	☑	☑	☑	11
Triton SPORT OUTDOOR 2.4 DIESEL 190cv	248.990		AT8	☑	☑	☑	7
Triton SPORT OUTDOOR PLUS 2.4 DIESEL 190cv	279.990		AT8	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GL MT 4X4 205cv (BRA)	249.990	-	MT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GL 4X4 205cv (BRA)	259.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GLS 4X4 205cv (BRA)	265.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 HPE 205cv (BRA)	289.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 HPE-S 205cv (BRA)	315.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 Katana 205cv (BRA)	335.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Pajero Sport HPE 2.4 7P 190cv (TAI)	355.990	+4,18%	AT8	-	-	☑	7
Pajero Sport HPE-S 2.4 7P 190cv (TAI)	385.990	+2,58%	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend 2.4 7P 190cv (TAI)	426.990	-	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend Black 2.4 7P 190cv (TAI)	432.990	-	AT8	☑	-	☑	7

NETA	2 Concessionárias						08007701454
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Aya Comfort 95cv (CHN)	128.900		AT1	☑		☑	6
Aya Luxury 95cv (CHN)	134.900		AT1	☑		☑	6
X 500 Comfort 163cv (CHN)	204.900		AT1	☑		☑	6
X 500 Luxury 163cv (CHN)	214.900		AT1	☑		☑	6

NISSAN	180 Concessionárias						08000111080
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Frontier Attack 4X4 At D. 190cv (ARG)	273.290	-	AT7	-	-	☑	8
Frontier XE 4X4 D. 190cv (ARG)	287.290	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier Platinum 4X4 At D. 190cv (ARG)	315.690	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier PRO-4X 4X4 At D. 190cv (ARG)	315.690	-	AT7	-	-	☑	6
Kicks Play 1.6 Active Plus CVT 114cv (BRA)	117.990	-	CVT	-	-	-	6
Kicks Play 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	129.690	+10,79%	CVT	-	-	-	6
Kicks Play 1.6 Advance Plus 114cv (BRA)	148.090	-1,47%	CVT	☑	-	☑	6
Kicks Sense 1.0T 125 cv (BRA)	164.990	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Platinum 1.0T 125 cv (BRA)	199.000	-	DCT6	☑	☑	☑	6
KICKS ADVANCE 1.6 125cv	175.990		DCT6	☑	☑	☑	6
KICKS EXCLUSIVO 1.6 125cv	182.490		DCT6	☑	☑	☑	6
Versa 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	117.690	-	CVT	-	-	-	6
Versa 1.6 Advance 114cv (BRA)	126.290	-	CVT	-	-	☑	6
Versa 1.6 Exclusive 114cv (BRA)	144.290	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Advance 2.0 156cv (MEX)	171.890	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Exclusive 2.0 156cv (MEX)	195.890	-	CVT	☑	-	☑	6

OMODA	50 Concessionárias						08007710011
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
E5 204cv (CHN)	209.990	-	AT1	☑	☑	☑	6

PEUGEOT	118 Concessionárias						08007032424
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
208 1.0 Active 75cv (ARG)	78.490	-	MT6	-	-	☑	4
208 1.0 Style 75cv (ARG)	90.490	-	MT6	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo Allure 130cv (ARG)	106.990	-	CVT7	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo GT 130cv (ARG)	124.990	-	CVT7	☑	-	☑	6
2008 1.0 Turbo Active 130cv (BRA)	122.490	-0,09%	AT6	-	-	☑	4
2008 1.0 Turbo Allure 130cv (BRA)	132.490	-	AT6	☑	-	☑	8
2008 1.0 Turbo GT 130cv (BRA)	152.490	-	AT6	☑	-	☑	6
e-2008 156cv (FRA)	259.990	-	EV1	☑	-	☑	6

PORSCHE	11 Concessionárias						(11) 30619544
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
911 Carrera 394cv (ALE)	830.000	+0,03%	PDK8	☑		☑	5
911 Carrera T 385cv (ALE)	880.000	+0,03%	PDK8	☑		☑	6
911 Carrera S 480cv (ALE)	1.100.000	+0,05%	PDK8	☑		☑	6
911 Carrera GTS 541 cv (ALE)	1.180.000	-	PDK8	☑	☑	☑	6

ines249

911 Carrera Cabriolet 394cv (ALE)	980.000	+0,05%	PDK8	☑		☑	6
911 Carrera T Cabriolet 394cv (ALE)	1.040.000	+0,05%	PDK8	☑		☑	6
911 Carrera S Cabr 480cv (ALE)	1.150.000	+14,11%	PDK8	☑		☑	6
911 Carrera GTS Cabrio 541cv (ALE)	1.230.000	-	PDK8	☑		☑	6
911 GT3 510 cv (ALE)	1.467.000		PDK7	☑		☑	6
911 GT3 with Touring Package 510 cv (ALE)	1.467.000		PDK7	☑		☑	6
911 Spirit 70 541 cv (ALE)	1.467.000		PDK7	☑		☑	6
Cayenne e-Hybrid 470cv (ESL)	795.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S 474cv (ESL)	890.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S e-Hybrid 519cv (ESL)	860.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne GTS 500cv (ESL)	960.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo e-Hybrid 739cv (ESL)	1.360.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne e-Hybrid Coupé 470cv (ESL)	840.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S Coupé 474cv (ESL)	915.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S e-Hybrid Coupé 519cv (ESL)	895.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne GTS Coupé 500cv (ESL)	990.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo e-Hybrid Coupé 738cv (ESL)	1.395.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo GT 659cv (ESL)	1.450.000		AT8			☑	8
Macan 360cv (ALE)	500.000	-	PDK7		☑	☑	6
Macan T 265cv (ALE)	550.000		PDK7		☑	☑	6
Macan S 380 cv (ALE)	660.000	-0,02%	PDK7		☑	☑	6
Macan GTS 440cv (ALE)	750.000	-0,02%	PDK7		☑	☑	6
Macan EV 360cv (ALE)	580.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV 4 408cv (ALE)	580.000		AT1		☑	☑	6
Macan EV 4S 449cv (ALE)	630.000		AT1		☑	☑	6
Macan EV Turbo 639cv (ALE)	770.000		AT1		☑	☑	6
Panamera 4 E-Hybrid 470cv (ALE)	850.000	-8,61%	PDK8			☑	10
Panamera 4S E-Hybrid 549cv (ALE)	970.000		PDK8			☑	10
Panamera Turbo E-Hybrid 680cv (ALE)	1.440.00		PDK8			☑	10
Panamera Turbo S E-Hybrid 782cv (ALE)	1.650.00		PDK8	-		☑	10
Taycan 408cv (ALE)	820.000		AT1			☑	10
Taycan 4S 598cv (ALE)	875.000	-0,11%	AT1	☑		☑	8
Taycan GTS 700cv (ALE)	1.010.000		AT1	☑		☑	8
Taycan Turbo 885cv (ALE)	1.175.000	-0,04%	AT1	☑		☑	8
Taycan Turbo S 952cv (ALE)	1.435.000	-0,25%	AT1	☑		☑	8
Taycan Turbo GT 1.034cv (ALE)	1.535.000	-0,25%	AT1	☑		☑	8
Taycan 4 Cross Turismo 435cv (ALE)	920.000		AT1	☑		☑	8
Taycan 4S Cross Turismo 598cv (ALE)	935.000	-	AT1	☑		☑	8
Taycan Turbo Cross Turismo 884cv (ALE)	1.225.000	-	AT1	☑		☑	8
718 Boxster 300cv (ALE)	555.000		PDK7			☑	6
718 Boxster GTS 400cv (ALE)	775.000		PDK7			☑	6
718 Cayman 300cv (ALE)	535.000		PDK7			☑	6
718 Cayman GTS 400cv (ALE)	775.000		PDK7			☑	6

RAM — 142 Concessionárias — 08007037140

Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Rampage Big Horn 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	242.990		AT9	☑		☑	7
Rampage Rebel 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	270.990		AT9	☑		☑	7
Rampage Rebel 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	270.990		AT9	☑		☑	7
Rampage Laramie 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	283.990		AT9	☑		☑	7
Rampage Laramie 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	283.990		AT9	☑		☑	7
Rampage R/T 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	299.990		AT9	☑		☑	7
1500 Laramie 3.0 4X4 426cv (USA)	584.990		AT8	☑	-	☑	6
1500 Laramie Night Edit. 3.0 4X4 426cv (USA)	599.990		AT8	☑	-	☑	6
2500 Laramie 6.7 4X4 TD. 365cv (MEX)	584.990	-	AT6	-	-	☑	8
2500 Laramie Night Edit. 6.7 4X4 TD. 365cv (MEX)	599.990	-	AT6	-	-	☑	8
3500 Laramie 6.7L 4X4 365cv (MEX)	504.990	-	AT6	-	-	☑	8
3500 Limited Night Edit. CD 6.7 365xc 4X4 (MEX)	514.990	-	AT6	☑	-	☑	8
3500 Limited Longhorn CD 6.7 365xc 4X4 (MEX)	549.990	-	AT6	☑	-	☑	8

RENAULT — 300 Concessionárias — 0800055561S

Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Duster 1.6 Intense Plus MT 112cv (BRA)	149.490	+7,81%	MT5	-	☑	☑	6
Duster 1.6 Iconic Plus CVT 112cv (BRA)	159.580	+7,81%	CVT6	-	☑	☑	6
Duster 1.3 Iconic Plus TCe 112cv (BRA)	174.390	+8,88%	CVT6	-	☑	☑	6
Duster 1.6 Iconic Plus CVT 112cv (BRA)	139.890	-	CVT6	-	☑	☑	6
Kwid 1.0 Zen 71cv (BRA)	78.690	-	MT5	-	☑	-	4
Kwid 1.0 Iconic 71cv (BRA)	85.190	-	MT5	-	☑	☑	4
Kwid 1.0 Outsider 71cv (BRA)	85.290	-	MT5	-	☑	☑	4
Kwid E-Tech 65cv (CHN)	99.990		AT1	-		☑	4
KWID 1.0 INTENSE 71cv	81.790		MT5		☑	☑	4
Megane E-Tech 220cv (CHN)	279.900		AT1	☑		☑	4
Oroch PRO 1.6 MT 112cv (BRA)	126.690	-	MT6	-	☑		4
Oroch Intense 1.6 MT 112cv (BRA)	134.390	-	MT6	-	☑	☑	4
Oroch Iconic 1.6 MT 112cv (BRA)	140.790	-	MT6	-	☑	☑	4
Kardian evolution MT 1.6 126cv (BRA)	112.690	-	MT6	-	☑	☑	6
Kardian evolution 1.6 126cv (BRA)	124.190	-	CVT	-	☑	☑	6
Kardian techno 1.6 126cv (BRA)	136.490	-	CVT	-	☑	☑	6
Kardian première edition 1.6 126cv (BRA)	145.990	-	CVT	-	☑	☑	6

ROLLS-ROYCE — 1 Concessionária — (11) 30785252

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cullinan Black Badge V12 571cv (ING)	8.300.000		AT8	☑	☑	☑	6

SUBARU — 2 Concessionárias — 0800551271

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Forester 2.0 e-Boxer 16V 150cv (JAP)	253.900	-5,43%	CVT	☑	☑	☑	6

SUZUKI — 54 Concessionárias — 08007703380

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip MT 108cv (JAP)	152.990	-	MT5	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip AT 108cv (JAP)	166.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Sport AllGrip AT (JAP)	177.990	-	AT4			☑	2
Jimny Sierra 4X4 4You Plus AllGrip AT (JAP)	183.990	-	AT4	-		☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Style AllGrip AT 108cv (JAP)	198.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Expedition AG. AT 108cv (JAP)	213.990	-	AT4	-	-	☑	2

TOYOTA — 350 Concessionárias — 08007030206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GR COROLLA CORE 1.6 304cv	416.990		MT6			☑	6
GR Corolla Circuit 1.6 304cv (JAP)	461.990	-	MT6	-		☑	7
Corolla 2.0 Gli 177cv (BRA)	167.590	+10,27%	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 XEI 177cv (BRA)	168.890	+8,25%	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 Altis Premium 177cv (BRA)	196.590	+11,05%	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 GR-S 177cv (BRA)	193.490	+13,17%	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 1.8 Altis Hybrid Prem 101cv (BRA)	199.990	+8,82%	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XR 177cv (BRA)	182.990	-	CVT		☑	☑	7
Corolla Cross XRE 177cv (BRA)	191.190	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XRX 177cv (BRA)	207.990	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross GR Sport 177cv (BRA)	214.590	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XRX Hybrid 101cv (BRA)	219.890	-	CVT	☑	☑	☑	7
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	253.090	+12,48%	MT6	-	-	☑	3
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 AT 204cv (ARG)	262.990	+12,48%	AT6	-	-	☑	3
Hilux Cabine Simples 4X4 2.8 D. 204cv (ARG)	261.990		MT6			☑	3
Hilux Cabine Simples 4X4 AT 2.8 D. 204cv (ARG)	271.790		AT6			☑	3
Hilux Cd STD Power Pack 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	278.780	+18,88%	MT6	-	-	☑	7
Hilux Cd STD Power Pack AT 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	288.990	+18,56%	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SR 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	306.090	+21,35%	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRV 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	309.590	+25,45%	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRX 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	342.390	+23,06%	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRX Plus 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	353.290	+23,06%	AT6	-	-	☑	7
RAV4 SX Connect Hybrid 222cv (JAP)	348.990	+0,39%	CVT	☑	☑	☑	7
RAV4 XSE Plug-In Hybrid 306cv (JAP)	402.420		CVT	☑	☑	☑	7
SW4 2.8 SRX Platinum 4X4 5 Lug. D. 204cv (ARG)	412.180	+17,68%	AT6	-	-	☑	7
SW4 2.8 SRX Platinum 4X4 7 Lug. D. 204cv (ARG)	419.090	+14,06%	AT6	-	-	☑	7
SW4 2.8 Diamond 4X4 7 Lug. D. 204cv (ARG)	469.890	-	AT6	-	-	☑	7
Yaris 1.5 XL CVT 110cv (BRA)	111.090	+11,48%	CVT	-	-	☑	2
Yaris 1.5 XS CVT 110cv (BRA)	120.190	+10,74%	CVT	-	-	☑	2
Yaris 1.5 XLS CVT 110cv (BRA)	131.590	+13,31%	CVT	-	-	☑	7
Yaris Sedã 1.5 XL 110cv (BRA)	113.290	+12,61%	CVT	-	-	☑	2
Yaris Sedã 1.5 XS 110cv (BRA)	122.490	+12,38%	CVT	-	-	☑	2
Yaris Sedã 1.5 XLS 110cv (BRA)	135.090	+12,38%	CVT	-	-	☑	7

VOLKSWAGEN — 472 Concessionárias — 08001952775

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Amarok Comfortline V6 3.0 1 257cv (ARG)	313.990	-	AT8	-	-	☑	2
Amarok High. V6 3.0 Cd 257cv (ARG)	332.990	+12,86%	AT8	-	-		2
Amarok Extreme V6 3.0 Cd 257cv (ARG)	354.690	+18,81%	AT8	-	-	☑	2
Jetta GL 231cv (MEX)	250.990	+10,41%	DCT7	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Sense 128cv (BRA)	119.990	+11,84%	AT6	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Comfortline 128cv (BRA)	146.290	+11,84%	AT6	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Highline 128cv (BRA)	163.290	+8,87%	AT6	☑	☑	☑	6
Nivus 250 TSi GTS 150cv (BRA)	179.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Polo 1.0 Track MPI MT 84cv (BRA)	85.790	-	MT5	-	-	-	4
Polo 1.0 Robust MPI MT 84cv (BRA)	85.790	-	MT5	-	-	-	4
Polo Sense TSi 116 cv (BRA)	107.990		MT5		☑	☑	4
Polo TSi Highline 116cv (BRA)	131.650	+1,46%	AT6	-	☑	☑	4
Saveiro Robust CS 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	108.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Trendline CS 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	116.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Robust CD 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	125.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Extreme 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	130.490		MT5	-	-	☑	2
Taos Comfortline 250 TSi 150cv (ARG)	206.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Taos Highline 250 TSi 150cv (ARG)	231.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
T-Cross Sense 200 TSi 116cv (BRA)	119.990	-	AT6	-	-	-	6
T-Cross 200 TSi AT 128cv (BRA)	154.990	+13,08	AT6	-	-	☑	6
T-Cross Comf. 200 TSi 128cv (BRA)	174.290	+7,78	AT6	-	-	☑	6
T-Cross Highline 250 TSi 150cv (BRA)	187.490	+13,77%	AT6	☑	☑	☑	6
T-Cross Extreme 250 TSi 150cv (BRA)	191.990	+13,77%	AT6	☑	☑	☑	6
Tera MPI 1.0 MT	103.990		AT5	☑		☑	6
Tera 170 TSI MT (BRA)	116.990		MT5	☑		☑	6
Tera Comfort TSI AT6 (BRA)	126.990		AT6	☑	☑	☑	6
Tera High TSI AT6	139.990		AT6	☑	☑	☑	6
Tiguan Allspace R-Line 300 TSI 186 cv (MEX)	305.990	-	AT8	☑	☑	☑	8
Virtus Sense TSi MT 116 cv (BRA)	108.990		MT5			☑	6
Virtus TSi MT 116 cv (BRA)	119.990		MT5			☑	6
Virtus TSi AT 116 cv (BRA)	128.490		AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Comfortline 200 TSi 120cv (BRA)	144.490	+3,48	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Highline 200 TSi 128cv (BRA)	155.490	+2,60%	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Exclusive 250 TSi 150cv (BRA)	168.490	+3,07%	AT6	☑	☑	☑	6

VOLVO — 51 Concessionárias — 08007077580

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
EX30 Core Single Engine 272cv (CHN)	229.950		AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Core Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	249.950		AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Plus Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	269.950		AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Ultra Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	299.950		AT1	☑	☑	☑	7
EC40 Plus 238cv (CHN)	334.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EC40 Ultra Twin Motor 408cv (CHN)	384.950		AT1	☑	☑	☑	7
EX40 Plus 238cv (BEL)	329.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX40 Ultra Twin Motor 408cv (BEL)	379.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX90 Ultra Twin Motor 517cv (BEL)	849.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
XC60 Plus Plug-In Hybrid 462cv (CHN)	459.950	-	AT8	☑	☑	☑	7
XC60 Ultra Plug-in Hybrid 462cv (CHN)	479.950	-	AT8	☑	☑	☑	7
XC60 Polestar E Plug-in Hybrid 462cv (CHN)	539.950	+10,41%	AT8	☑	☑	☑	7
XC90 Plus Plug-In Hybrid 407cv (SUE)	679.950		AT8	☑	☑	☑	8
XC90 Ultra Plug-in Hybrid 407cv (SUE)	729.950		AT8	☑	☑	☑	8

ZEEKR — 10 Concessionárias — 0800 707 2276

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
001 Premium AWD 544cv (CHN)	485.000		AT1	☑		☑	7
001 Flagship AWD 544cv (CHN)	542.000		AT1	☑		☑	7
X Premium 272cv (CHN)	288.000		AT1	☑		☑	6
X Flagship AWD 428cv (CHN)	338.000		AT1	☑		☑	6

ines249

Aventuras no trânsito chinês

Dirigir no país asiático é uma experiência inusitada e que nos ensina a gostar dos motoristas brasileiros

É impossível não ficar impressionado com o trânsito chinês. Nas três vezes que visitei a China, desde 2023, voltei impactado com o que vi: muitos carros, hábitos desconhecidos... Nas duas primeiras fui mero expectador. Mas, na mais recente, por ocasião do Salão de Xangai, em abril deste ano, tive a oportunidade de dirigir pelas ruas e estradas locais.

Me animei com essa possibilidade, mas antes de me darem as chaves do Omoda 5 HEV, que eu poderia avaliar longe das pistas fechadas, como é o constume com estrangeiros, precisei tirar uma autorização temporária para dirigir, uma vez que a China não reconhece a carteira internacional de trânsito PDI, Permissão Internacional para Dirigir, criada pela convenção de Viena de 1968

Felizmente, foi relativamente fá cil. Visitei o departamento de trânsito de Xangai com os documentos exigidos, devidamente traduzidos e autenticados, junto com a CNH brasileira e o visto de estrangeiro valido, e o único procedimento mais demorado foi assistir a um vídeo de 30 minutos sobre segurança no trânsito, contando casos horrendos de acidentes fatais no trânsito, cheio de cenas de atropelamentos e colisões.

Para os chineses, obter a CNH é muito mais complicado. O treinamento necessário na autoescola dura um mês E o exame de motorista prevê três etapas. Começa por um teste teórico com 100 perguntas e o

NICOLAS TAVARES

Jornal sta escreve sobre carros há 14 anos, é fasc nado pe a evolução dos automóve s e toda a tecnolog a apl cada à mob l dade

FOTOS DIVULGAÇÃO E ACERVO PESSOAL

ines249

Há construções grandiosas, mas, dependendo da cidade, não adianta, como é o caso de Xangai, com seus 6,1 milhões de carros

candidato tem que acertar 90 respostas (no Brasil são 30 perguntas e 21 respostas certas). Dizem que essa prova é a parte mais difícil de todo o processo. A segunda etapa é prática, mas acontece em ambiente fechado, onde o candidato deve dirigir o carro dentro das linhas que delimitam o espaço. E a terceira, o motorista sai às ruas acompanhado do examinador. Esta fase dura 24 horas, em seis seções de quatro horas por dia.

Os chineses começaram a dirigir de fato há menos de 30 anos, quando a indústria automotiva local se expandiu e os automóveis ficaram mais acessíveis. Antes disso, o meio de transporte individual mais popular era a bicicleta. Ou seja, os motoristas ou são novatos ou aprenderam a dirigir com idade avançada. E isso se nota nas ruas, onde a maioria ao volante demonstra ser cuidadosa demais, com medo de bater, ao mesmo tempo que se coloca em situações de risco.

O resultado visto por um forasteiro que aprendeu a dirigir em meio ao salve-se quem puder das ruas brasileiras é um caos ordenado. Aparentemente não existem regras para determinar quem tem a preferencial, por exemplo. Preferência é de quem chega primeiro e o simples ato de mudança de faixa se transforma em uma disputa. Quem quer mudar de faixa precisa fazer de tudo para conseguir espaço, tendo a certeza de que o motorista vai fazer de tudo para ceder. A negociação, se é que se pode chamar assim, se estende até que o motorista que está mudando de faixa consiga forçar o outro a recuar e frear; ou consiga posicionar seu veículo de modo a fechar o avanço do parceiro. E tome buzina, cara feia.

Conversando com brasileiros que conhecem o povo melhor do que eu, eles justificaram que os chineses são assim, no dia a dia. Como são muitos no trânsito, no metrô, no comércio, eles precisam ocupar os espaços antes que alguém ocupe. Faz sentido. A pé, nas calçadas, eles agem da mesma forma. E, aliás, no trânsito, pedestres também são um problema, pois disputam espaço com os carros.

Os mesmos brasileiros mais experientes que eu disseram também que foi muito pior no passado, quando não havia gerenciamento do trânsito. Com o avanço da tecnologia do país, atualmente há câmeras em todos os lugares, e furar faróis vermelhos e entrar na contramão deixaram de ser manobras comuns.

As regras locais não são tão diferentes das do resto do mundo. Assim como nos EUA, é permitido virar à direita em cruzamentos, mesmo com o sinal vermelho. Outra curiosidade é a faixa de conversão à esquerda, que se estende após a faixa de pedestres, normalmente com espaço para um ou dois carros.

As milhares de scooters elétricas circulam em uma via dedicada, entre a rua (usada por carros ou veículos maiores, assim como motos com motores a combustão) e a calçada de pedestres. Essa configuração, muitas vezes, gera problemas nos cruzamentos, com todos tentando forçar a passagem.

Nas grandes cidades e principais rodovias, o asfalto é muito bem cuidado, ao contrário dos vilarejos e estradas secundárias. Há construções grandiosas como pontes e anéis viários para tentar ajudar no fluxo, mas, dependendo da cidade, não adianta muito, como é o caso de Xangai, onde dirigi, com seus 6,1 milhões de carros circulando.

Depois de dois dias dirigindo na China, posso dizer que me sinto um motorista um pouco melhor e que, após essa experiência, passei a apreciar muito mais o trânsito de São Paulo, por incrível que pareça. QR

Dirigir com calma? Só nas cidades pequenas

TOP TEN

Carros com superpoderes

Todo carro é projetado para rodar em estradas, mas alguns extrapolaram suas propostas e têm características excepcionais na água, na terra e até no ar

ines249

AIRCAR

Se depender da empresa eslovaca Klein Vision, o mundo terá carros voadores em 2026. O Aircar combina características de automóvel e de aeronave leve e já recebeu a certificação europeia de aeronavegabilidade. Pesa apenas 1.000 kg e tem motorização híbrida com motor 1.6 da BMW. Se em terra não passa dos 200 km/h, no ar pode chegar aos 250 km/h.

AMPHICAR

Este não é um carro apenas preparado para navegar em emergências. O Amphicar foi fabricado na Alemanha nos anos 1960 para servir como embarcação, com direito às sinalizações dos barcos e hélices traseiras, acionadas por uma caixa de transferência conectada ao modesto motor 1.1 de 39 cv.

MERCEDES S 680 GUARD

A blindagem de fábrica deste Mercedes Classe S suporta de tiros de grande calibre a explosões de dinamite e tem sistema de extinção de incêndio e outro de ar para emergências, com garrafas de oxigênio na cabine. Seus vidros têm 10 cm de espessura e as portas trazem abertura hidráulica.

BYD U9

A habilidade de saltar deste supercarro de 1.300 cv está mais relacionada à capacidade da sua suspensão eletropneumática ativa, que controla os movimentos do carro em tempo real e tem força suficiente para fazer com que salte por alguns metros em alta velocidade.

JAC HUNTER

A picape média chinesa é maior que suas pares e homologada para carregar até 1.400 kg – 40% mais que a média. A JAC diz que isso se dá pelo fato de os carros destinados ao Brasil utilizarem a suspensão de uma picape elétrica importada que deve suportar as baterias, além da carga.

HONDA CITY

A primeira geração do Honda City foi um subcompacto capaz de ser estacionado até na pior vaga. Mas o motorista poderia, também, ir até seu destino com a Motocompo: uma pequena motocicleta que cabia exatamente no porta-malas do City e era indicada para deslocamentos urbanos.

HUMMER EV

Este elétrico de grandes proporções também tem um motor por roda, o que facilita a grande amplitude do esterçamento das quatro rodas em trechos off-road. Se necessário, ele também pode andar na diagonal para desviar-se ou livrar-se de obstáculos.

RIVIAN R1T

Os carros da norte-americana Rivian viram acampamentos de luxo. Além de ser possível armar uma barraca no teto, um compartimento entre a cabine e a caçamba pode receber um fogão. O carro ainda tem caixa de som e luminária recarregáveis, além de tomadas de alta potência.

MERCEDES GLS

Os SUVs da Mercedes equipados com suspensão pneumática podem usar o sistema não apenas para aumentar o vão livre do solo, mas também para fazer o carro balançar rápido, o que ajuda a se livrar de situações de atolamento por conta própria. Até as versões AMG podem fazer isso.

BYD U8

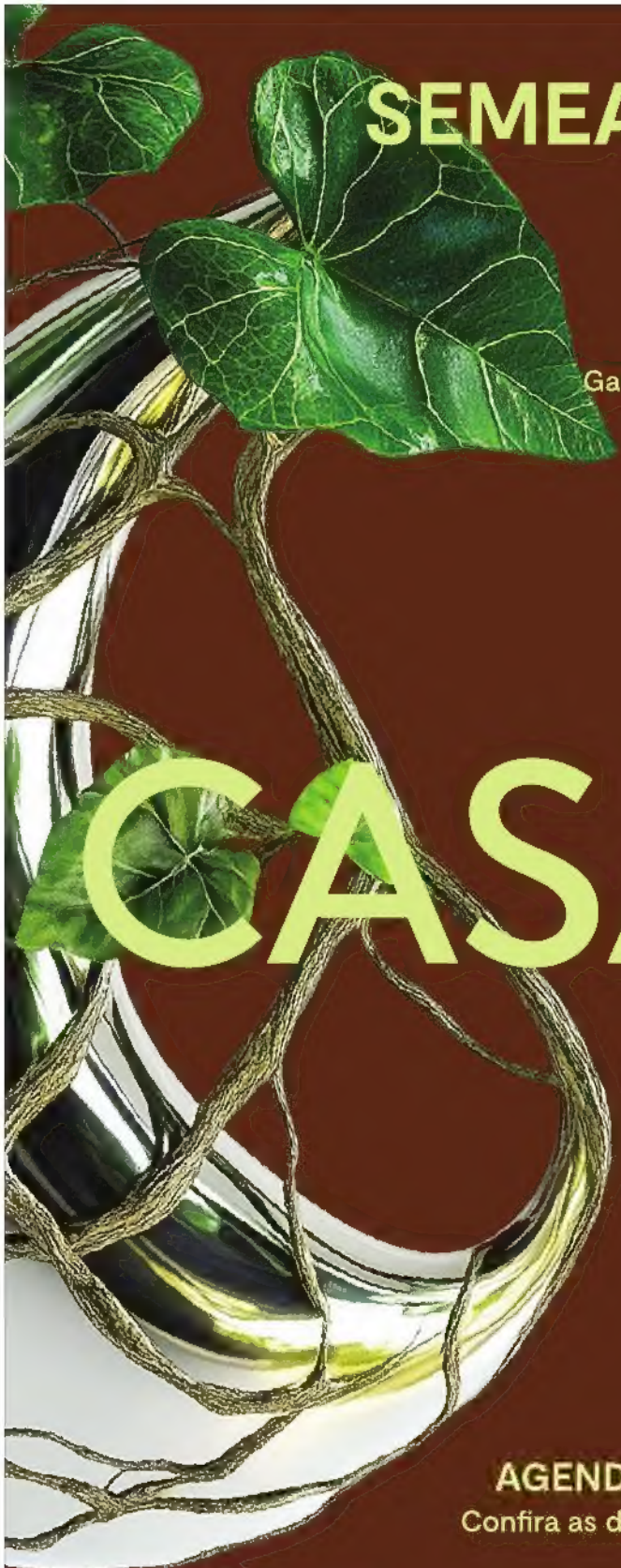
O SUV de 1.196 cv encara até enchentes: pode navegar por até 30 minutos a 3 km/h, usando seus quatro motores para se movimentar. É para emergências, pois precisa ser verificado em concessionária após essa aventura. Ele também é capaz de girar 360° no próprio eixo.

FOTOS REPRODUÇÃO

ines?49

SEMEAR SONHOS

Garanta seu ingresso!



CASACOR

AGENDA CASACOR 2025

Confira as datas das mostras pelo Brasil

08.07 A 07.09 – BAHIA
13.08 A 12.10 – BRASÍLIA
15.08 A 05.10 – MINAS GERAIS
19.08 A 12.10 – RIBEIRÃO PRETO
09.09 A 26.10 – RIO DE JANEIRO
16.09 A 26.10 – MATO GROSSO DO SUL
28.09 A 09.11 – FLORIANÓPOLIS | SC
02.10 A 16.11 – CEARÁ
04.10 A 30.11 – PERNAMBUCO
10.10 A 30.11 – SERGIPE

*Datas previstas sujeitas a alterações

ines249

BYD. FEITO POR BRASILEIROS PARA BRASILEIROS.

O Brasil está evoluindo com a nova fábrica BYD em Camaçari na Bahia.
Mais inovação e sustentabilidade para todos os brasileiros.

BUILD YOUR DREAMS

ACENDE UM TEST DRIVE

Desacelere. Seu bem maior é a vida.